ÉTUDES

SUR LA MARINE

ET

RÉCITS DE GUERRE

CHATILLON-SUR-SEINE. — IMPRIMERIE E. CORNILLAC

ÉTUDES

SUR LA MARINE

ET

RÉCITS DE GUERRE

PAR

M. LE PRINCE DE JOINVILLE

TOME PREMIER





PARIS
MICHEL LÉVY FRÈRES, ÉDITEURS
RUE VIVIENNE, 2 BIS, ET BOULEVARD DES ITALIENS, 15
A LA LIBRAIRIE NOUVELLE

1870

AVERTISSEMENT

Les morceaux contenus dans ces deux volumes ont tous paru dans la *Revue des Deux Mondes,* à des époques mentionnées en tête de chacun d'eux. Tous ont été publiés sous des pseudonymes, rendus nécessaires par l'interdit sous lequel était placé tout ce qui émanait des princes d'Orléans. Les circonstances ayant fait disparaître cet interdit, nous reproduisons aujourd'hui les divers morceaux avec le nom de leur véritable auteur.

ÉTUDES

SUR LA MARINE

ET

RÉCITS DE GUERRE

L'ESCADRE

DE

LA MÉDITERRANÉE

Août 1852.

L'escadre que la France entretient depuis plusieurs années dans la Méditerranée, cette escadre que chacun a pu voir à Cherbourg en 1850, est un des puissants éléments de notre force nationale. Chaque jour, elle rend des services au pays, soit à coups de canon contre nos ennemis, soit par l'appui que sa présence prête à nos négociateurs, soit enfin comme une école toujours ou-

verte, où nos officiers, aussi bien que nos matelots, viennent apprendre leur métier et s'inspirer de cet excellent esprit dont ils n'ont cessé de donner des preuves si éclatantes.

Les faits de guerre auxquels l'escadre a pris part ont été assez longuement racontés à chacune des époques où ils se sont passés : en reparler serait inutile; mais il peut être intéressant, sans fatiguer le lecteur par des détails techniques, de lui faire connaître l'histoire de la formation de cette escadre, de le faire assister au travail de son organisation, de lui raconter le rôle qu'elle a joué au milieu des événements accomplis dans ces treize dernières années.

Une escadre, comme une armée, forme un grand corps qui se meut et agit suivant la volonté qui lui est imprimée; mais ce corps n'a de force et de valeur réelle qu'en vertu de l'éducation qu'il a reçue. Si cette éducation a été bonne, elle donne infailliblement de bons résultats; si, au contraire, elle a été défectueuse, elle a pour suite inévitable de grands mécomptes et quelquefois de grands malheurs. Or, l'éducation d'une escadre, comme celle d'une armée, est l'œuvre

du temps. Les chefs qui l'ont successivement commandée, les événements auxquels elle a été mêlée, la part qu'elle a été appelée à y prendre, toutes ces circonstances et d'autres font partie de cette éducation. C'est à ce point de vue que l'on voudrait se placer pour raconter ici l'enfance de notre escadre, suivre ses premiers pas dans la carrière, montrer comment s'est formé l'esprit qui l'anime, dire enfin les grands services que, sans faste et sans ambition, elle a rendus au pays.

I

L'établissement naval de l'Empire n'avait pas survécu aux désastres de 1814. Les tentatives du gouvernement de la Restauration pour relever notre marine ruinée avaient été faibles et partielles, et l'on n'avait pu donner le nom d'escadre au rassemblement de navires destiné à seconder en 1823 les opérations de l'armée de terre contre Cadix. Ce ne fut qu'en 1830, lors de l'expédition d'Alger, que la France vit se former dans ses ports un grand armement maritime ; mais cet armement même n'était qu'un effort indigeste et temporaire. On avait équipé en toute hâte ce que la flotte avait de navires en état de prendre la

mer, on avait jeté à bord le nombre d'officiers et de matelots strictement nécessaire pour les manœuvres, et puis on les avait chargés de troupes et de matériel. A l'exception des vaisseaux amiraux, c'était une escadre de transport, et non une escadre de guerre.

En 1831, l'amiral Roussin réunit six vaisseaux sous ses ordres, et exécuta avec bonheur une audacieuse résolution, en forçant les passes du Tage et amenant à merci le gouvernement de dom Miguel; mais l'escadre du Tage, forte surtout du mérite de ses chefs et de ses officiers, fut dissoute aussitôt après ce fait d'armes accompli, et l'unique trace qu'elle laissa fut une page glorieuse ajoutée à notre histoire.

Depuis cette époque jusqu'en 1839, on vit quelquefois, suivant les besoins de la politique, un petit nombre de vaisseaux rassemblés soit dans les mers du Levant, soit à Lisbonne, soit enfin aux Antilles, lors de notre différend avec les États-Unis, à propos de l'indemnité des vingt-cinq millions ; mais ces forces dispersées aussitôt que réunies, sans lien entre elles, sans cohésion et sans ensemble, ces vaisseaux désarmés presque

aussitôt qu'armés, ces équipages licenciés avant d'avoir pu se connaître et acquérir cette valeur que donne seul un long et commun apprentissage, tous ces éléments, quelque bons qu'ils fussent, par eux-mêmes, ne formèrent jamais ce qu'on appelle une escadre. Chacun des officiers généraux, sous les ordres de qui étaient placés ces rassemblements provisoires de navires, se reportait par la mémoire au temps où, jeune officier, il servait dans les escadres de l'Empire, et, joignant le secours de ses livres à celui de ses souvenirs, il suppléait de son mieux au manque de traditions. Car les traditions sont le fruit de l'expérience, c'est la science pratique, celle qui ne s'apprend ni sur les bancs ni dans les livres, celle que nulle autre ne peut remplacer. Ce sont les traditions qui font la force et la vie de la marine anglaise : dans ce pays si fidèle au culte du passé, elles ont été depuis plus d'un siècle comme un héritage que les générations se sont légué les unes aux autres, comme un dépôt que chacune a religieusement conservé pour le transmettre à celle qui l'a suivie. Sans doute, la situation insulaire de la Grande-Bretagne, le génie essentiellement

commerçant et maritime de la nation, les souvenirs glorieux dont son histoire navale est remplie, entrent pour la plus grande part dans la supériorité de sa marine; mais, aux yeux de l'observateur attentif, les traditions sont aussi pour beaucoup dans cette supériorité. La marine française ne réunit pas tous ces avantages. La nature nous a faits, avant tout, soldats, et nous ne sommes marins qu'artificiellement, par nécessité et par force de volonté. S'il nous a été donné, en d'autres temps, d'obtenir de brillants succès sur mer, ces temps sont bien éloignés de nous. Les révolutions de notre siècle ont cruellement frappé la marine; pendant plus de vingt ans, notre histoire navale n'offre guère qu'une longue série de revers, supportés avec un héroïsme d'autant plus grand qu'il était méconnu; et, il faut bien le dire, ces revers s'expliquent surtout par le malheur, inhérent aux révolutions, de briser violemment toutes les traditions. Celles de notre marine, rompues, on sait trop de quelle manière, en 93, ne purent se reformer que très-imparfaitement pendant les guerres de l'Empire, et la trace même en avait disparu, lorsqu'il y a treize ans les

événements commandèrent à la France d'avoir une flotte qui pût venir en aide aux intérêts de sa politique et lui assurer en Europe sa juste influence. On va voir par quelle suite d'efforts ce qui lui manquait alors lui fut donné, et peut-être sortira-t-il de ce simple récit une utile conviction: c'est que, si la France veut conserver une marine, en d'autres termes, si elle veut peser en Europe de tout le poids qui lui appartient, elle doit s'efforcer de ne jamais livrer sa flotte aux influences capricieuses de l'état révolutionnaire. Là où manquent l'esprit de suite et l'action continue d'une pensée toujours la même au milieu du changement des hommes, là où manquent les traditions, il n'y a point de marine.

Comme on l'indiquait tout à l'heure, c'est à l'année 1839 qu'il faut rapporter la naissance de notre escadre. La station du Levant, forte au printemps de trois vaisseaux seulement, en comptait treize au mois de novembre. L'année suivante, la flotte s'éleva jusqu'au nombre de vingt vaisseaux. Le chiffre commença à s'abaisser en 1843, et tomba jusqu'à cinq en 1847. Là s'arrêta le mouvement de décroissance, et cet excellent

noyau a eu le bonheur de survivre à la révolution de février 1848. Tel il existe encore aujourd'hui. De 1839 à 1852, point d'interruption dans la vie d'escadre. Les vaisseaux, soumis à une discipline uniforme, n'ont point cessé d'être placés sous l'œil et la main de l'amiral qui les commande. Pendant ces treize années, l'escadre a eu des missions bien diverses à remplir, elle a été appelée à rendre au pays des services de différentes natures, qui ont été plus ou moins appréciés; mais, ce qui, à nos yeux, est de la plus haute importance, elle est toujours restée une et entière, formant le même tout, et prête, à chaque instant, à accomplir tout ce que les circonstances ont pu exiger d'elle.

Entrons maintenant dans le récit de sa modeste et honorable histoire.

Au mois de juin 1839, de nos trois vaisseaux stationnés dans le Levant, un était à l'hôpital. Une épidémie scorbutique avait éclaté à bord, et l'amiral avait laissé le navire au mouillage d'Ourlac, dans le golfe de Smyrne, pendant que l'équipage, débarqué et mis sous la tente, recevait les soins qui devaient le délivrer du fléau. Les deux

autres vaisseaux, dont l'un, *l'Iéna,* portait le pavillon du chef, étaient venus établir leur croisière sous le cap Baba, dans le bassin formé par les plages troyennes et les îles de Ténédos, Lemnos et Mételin. L'amiral avait choisi ce point de croisière afin d'être plus à portée de recevoir les instructions de notre ambassadeur à Constantinople. Quelques heures nous suffisaient pour gagner de là les Dardanelles, Nous étions en outre sur le passage de tous les paquebots, et chacun d'eux nous apportait sur la crise qui allait éclater dans l'empire turc, des nouvelles de plus en plus alarmantes, adressées à l'amiral par nos consuls et les capitaines de nos avisos répandus sur la côte de Syrie, à Alexandrie et à Constantinople.

Le rôle d'un amiral est quelquefois fort difficile. Un ambassadeur, surpris sans instructions par des événements graves, se borne à faire quelques réserves et à en référer à son gouvernement pour les décisions à prendre; ou bien, s'il est informé des intentions générales du cabinet qu'il représente, il prend l'initiative et agit suivant ce qu'il croit conforme à la politique de son pays.

Cette action est toute diplomatique ; ce sont des paroles dont rarement la portée va jusqu'à engager un gouvernement d'une manière irrévocable ; on a la ressource de désavouer et de changer l'ambassadeur. Il en est autrement d'un amiral qui, sur les lieux et la force à la main, ne peut guère laisser faire, faute d'instructions, ce qu'il sait être contraire à l'intérêt du pays, et qui, d'un autre côté, en prenant sur lui d'agir, peut aller si loin qu'il n'y ait plus de retour. Cette situation si difficile était celle de notre brave amiral. Il était sans instructions et fort inquiet, car la lutte entre la Porte et l'Égypte était imminente, et, dès cette époque, il y avait lieu de prévoir que les grandes puissances de l'Europe pourraient être forcées d'y prendre part. Pour surcroît de souci, notre chef avait juste assez de forces pour être exposé au blâme, s'il y avait à en user et qu'il n'en usât point, et pas assez pour se tenir assuré de frapper un coup décisif, si le moment d'agir arrivait. Son embarras était extrême ; mais sa résolution fut prompte, et il comprit que la seule chose à faire était de multiplier, par des efforts extraordinaires, le peu de ressources

dont il disposait, de rendre sa petite escadre si puissante par son organisation et son bon esprit, que l'honneur du pavillon ne fût jamais en péril, quelles que fussent les circonstances. « Devenons, se dit-il, aussi hardis matelots, aussi habiles canonniers que le sont les meilleurs, et en face de l'ennemi, quel qu'il soit, nous payerons d'audace. Le succès justifiera peut-être nos efforts, et, s'il faut succomber sous le nombre, nous succomberons au moins avec gloire. » Telle fut la pensée première qui présida à la formation de l'escadre ; cette pensée s'y est perpétuée, et de là ce caractère d'une audace froide, calme et toujours simple, dont se sont pénétrés tous ceux qui sont venus successivement s'instruire à cette école, caractère saillant aux yeux de l'observateur et devenu, pour l'escadre, une de ses *traditions*. C'est en travaillant, comme on le fit alors, à obtenir de grands résultats avec de faibles moyens, que s'est créée l'habitude de tendre sur tous les points à la perfection, le besoin de donner aux hommes, comme aux choses, toute leur valeur possible ; c'est sous l'empire de la pressante nécessité où nous étions tous de ne rien ignorer

de notre métier que s'est allumée cette soif d'instruction, qui n'était autre que le sentiment exalté de l'honneur, alors que chacun de nous attendait, des événements au milieu desquels il vivait, l'occasion prochaine de montrer avec éclat ce qu'il savait faire.

Pendant tout le temps que dura la croisière du cap Baba, ce fut une lutte animée entre les deux vaisseaux *l'Iéna* et *le Triton* à qui ferait le mieux toutes choses. Nos jeunes matelots déployaient une ardeur au-dessus de leurs forces, et nous eûmes à déplorer bien des accidents causés par l'excès d'audace. La taille et la vigueur musculaire jouent un grand rôle dans les manœuvres nautiques, et, comme, dans toutes les marines, les mâts, les voiles et les cordages ont à peu près les mêmes dimensions, notre population maritime, en général chétive et mal nourrie au moment où elle arrive sur nos vaisseaux, n'est guère en état de soutenir la comparaison, dans son premier apprentissage, avec celle des contrées du Nord; mais la bonne nourriture que le matelot reçoit de l'État et la vie régulière à laquelle il est assujetti à bord ne tardent pas à lui faire acquérir les

forces qui lui manquent; l'instruction fait le reste.

Sans les exercices et les manœuvres de tout genre auxquels on se livrait, la croisière eût paru longue. Rien ne venait apporter la moindre distraction à notre existence, aussi monotone dans sa régularité que peut l'être celle d'un couvent. Le mauvais temps lui-même, ce terrible et inévitable intermède des jeux maritimes, nous faisait défaut, et la constante beauté du ciel ajoutait encore à la longueur de nos journées,

Chaque matin, les deux vaisseaux se rapprochaient à petites voiles de la pointe du cap Baba, et une embarcation allait chercher le pain et la viande fraîche nécessaires à la nourriture de l'équipage. De temps en temps, quelques-uns d'entre nous obtenaient la permission de profiter de l'occasion pour aller passer une heure à terre. On débarquait derrière une grossière jetée en pierre capable d'abriter un ou deux petits bateaux, et, après avoir échangé quelques paroles avec les officiers de l'autre vaisseau descendus en même temps que nous, après nous être donné réciproquement ce qu'on appelle, dans la langue

du bord, les nouvelles de la mèche[1], nous grimpions en toute hâte à travers les ruelles escarpées d'un misérable village turc, que l'on dirait accroché sur les flancs rocailleux du morne qui forme le cap. Ce village a été fondé par un vieux Turc nommé Baba. Il avait construit là, avec la jetée du port, un aqueduc et des fontaines : c'en était assez pour qu'une population assez nombreuse vînt s'y fixer. Le tombeau vénéré de Baba est enfermé dans une niche placée au sommet du cap, près d'une citadelle en ruine, dont l'entrée nous était invariablement refusée par un petit garçon assis entre deux piques plantées en terre. Il n'y avait pas deux promenades à faire. Aussi, lorsqu'on était arrivé au haut du village, on en redescendait par le même chemin, et l'on allait fumer une pipe dans un café turc, espèce de verandah perchée sur de hauts pilotis et adossée à un escarpement de rochers. La vue que l'on

1. A bord de tous nos navires de guerre, une mèche à canon reste toujours allumée sous la garde d'un factionnaire. C'est là que chacun va allumer sa pipe ou son cigare ; c'est là aussi que s'échangent toutes les nouvelles, tous les *on dit* du bord.

avait de là était magnifique : à nos pieds, le village avec ses maisons toutes blanches, puis la mer, puis les îles sans nombre de l'Archipel. Le café était toujours plein de ces nombreux oisifs que renferment toutes les villes turques, et pour qui un beau ciel et la contemplation silencieuse d'une grande nature ou d'un riant paysage valent mieux que toutes les agitations et les bruits de ce monde. La pipe fumée, on allait voir les fabriques de couteaux, seule industrie de l'endroit, et l'on riait tout bas de la simplicité primitive des procédés d'exécution, en même temps que de l'air grave et affairé des ouvriers, bons vieux Turcs à longue barbe, les lunettes sur le nez et la tête coiffée d'un énorme turban. Puis, l'heure de permission étant écoulée et les distractions du cap Baba épuisées, on regagnait le bord; les vaisseaux s'éloignaient, et la journée d'études commençait.

Un marin a bien des choses à apprendre; aussi les exercices étaient-ils très-variés. Grâce à la ferme volonté des chefs, à l'ardeur des officiers et à la bonne volonté des équipages stimulée par l'émulation, grâce surtout au bon esprit dont tout le monde était animé et à la

persuasion où l'on était que l'on passerait bientôt de l'apprentissage aux leçons vivantes, l'éducation de nos deux vaisseaux allait vite. Si quelques vieux officiers, n'ayant plus beaucoup d'illusions et devenus sceptiques et frondeurs avec l'âge, trouvaient la croisière longue et ennuyeuse, la jeunesse, au contraire, prenait un vif intérêt à ces manœuvres qui la faisaient passer chaque jour à travers les phases si diverses de la carrière qu'elle allait parcourir. Tous les soirs, quand la journée de travail était finie et la voilure des vaisseaux diminuée, comme il convient à un croiseur qu'aucune mission pressante n'appelle, on se réunissait sur la dunette, et, là, pendant les belles nuits du Levant, au milieu d'une atmosphère tiède et embaumée des parfums qu'envoyait la côte d'Asie, on s'instruisait encore en revenant sur l'histoire de la journée. Chacun apportait ses observations et le fruit de son expérience. Les jeunes gens entendaient avec avidité les récits de leurs anciens, qui avaient pris part à quelque action de guerre dans les dernières luttes de l'Empire, ou qui avaient assisté à quelque grande catastrophe maritime. L'instruction qui s'acquiert

ainsi entre camarades et comme en se jouant, sans que rien en fasse un devoir, n'est pas du tout à dédaigner : c'est quelquefois celle qui laisse la trace la plus durable. Comment ne pas écouter avec un profond intérêt la voix d'un vieil officier que l'injustice du sort a laissé presque au même rang que ceux qui entrent dans la carrière, et qui raconte à de jeunes camarades ce qu'il a fait ou vu avant qu'ils fussent nés? Comment à cette heure, et en présence des lieux immortalisés par la poésie antique, cette voix simple, racontant sans emphase un rôle quelquefois héroïque joué dans les drames émouvants de la vie maritime, n'aurait-elle pas parlé puissamment à de jeunes imaginations? Ainsi se passaient nos soirées jusqu'au moment où, la nuit tombée, le pont était laissé aux gens de quart chantant en chœur, et à l'officier de service interrompant par habitude sa promenade saccadée pour jeter un regard inquiet de l'horizon sur ses voiles et de ses voiles sur le compas.

Mais les événements avaient marché en Orient pendant notre station au cap Baba, et notre attente n'y devait pas être de longue durée.

Le 3 juillet, nous vîmes paraître dans le canal de Ténédos un bâtiment couvert de voiles, que les timoniers déclarèrent être un bâtiment de guerre : c'était le brick *le Bougainville*. Bientôt ses voiles hautes disparurent comme par enchantement, et l'on vit à leur place voler en l'air quelques chiffons de toutes couleurs, dont le sens fut aussitôt déchiffré ; ce sens était : « Dépêches pressantes pour l'amiral. » On peut dire qu'en un instant il se fit une révolution à bord. Tout le monde sut qu'il arrivait des nouvelles importantes, et ce fut d'un bout à l'autre du vaisseau comme une étincelle électrique. Il n'y avait qu'une pensée, c'était de savoir si le moment était venu qui allait récompenser nos peines et changer nos jeux en une ardente réalité. L'amiral lui-même ne put maîtriser son impatience. Il accourut sur le pont, et je le vois encore assis dans un grand fauteuil que son état continuel de souffrance l'avait obligé de se faire apporter, attachant un regard brûlant sur le point vague, noyé dans la brume du soir, où sa noble ambition semblait lire à l'avance les grandes choses qu'il eût accomplies sans doute, si Dieu l'avait permis.

M. l'amiral Lalande, qui commandait alors la station navale du Levant, était un homme encore dans la force de l'âge. Des infirmités précoces, gagnées en poursuivant sans relâche la rude carrière du marin, avaient brisé son corps; mais son esprit, toujours jeune, n'avait rien perdu de son ardeur. Audacieux jusqu'à la témérité, d'une persistance invincible, il ne négligeait rien de ce qui pouvait assurer le succès des projets qu'il avait mûris. C'est à lui, je ne crains pas d'être démenti en l'affirmant, que la France doit la formation de cette escadre qui fait depuis treize ans notre force et notre honneur. Jamais, avant lui, on n'avait mis dans l'instruction de nos équipages cette méthode, cette suite, cet ensemble, qui leur ont donné une si grande supériorité. Il est très-vrai que les circonstances lui prêtèrent une aide singulière, et qu'il dut à l'enthousiasme, aux espérances de gloire dont étaient animés ses officiers, de trouver chez eux un concours presque sans exemple; mais l'honneur ne lui en revient pas moins d'avoir formé une escadre vraiment incomparable. Ce qu'il fit alors, soit quand il n'avait que deux vaisseaux, soit lorsqu'il en eut jusqu'à vingt

sous ses ordres, a passé en tradition et fait encore loi dans notre marine. On n'a guère fait après lui que suivre ses traces, que conserver son œuvre, et cette flotte qui, en 1848, à Palerme, recevait des éloges publics de M. l'amiral Parker, cette flotte pouvait être appelée encore l'escadre de l'amiral Lalande.

Celui qui ne connaissait pas M. Lalande n'éprouvait en l'approchant aucun embarras. En même temps que ses cheveux blancs inspiraient le respect, on était attiré par son sourire aimable et l'expression bienveillante de sa physionomie. On se sentait parfaitement à l'aise avec lui dans la conversation; mais il ne fallait pas se hasarder à contredire une de ses opinions. Il vous répondait toujours en souriant; mais, derrière ce sourire, il y avait quelque chose qui vous disait que vous perdiez votre temps à vouloir le faire changer d'avis. Il était le même dans le service que dans la conversation, toujours poli et bienveillant, attachant peu d'importance aux apparences, inflexible quant au fond, et tenant à l'entière et rigoureuse exécution de sa volonté. S'épargnant aussi peu qu'il le faisait lui-même, sacrifiant sans

pitié son corps usé par les fatigues, et se jouant avec une santé délabrée, il se croyait le droit de beaucoup exiger de ceux qui servaient sous lui. Pour qui le regardait de près, le charme de ses grandes qualités était rehaussé par celui d'une extrême modestie, et cette modestie même était comme un levier de plus qu'il avait pour remuer les hommes. « Je ne vaux pas mieux qu'un autre, disait-il, et ce que j'obtiens sur mon vaisseau, chacun, à plus forte raison, doit l'obtenir sur le sien. Il n'y a personne qui ne doive réussir à faire ce que je fais. » Aussi, lorsque plus tard il eut une flotte nombreuse sous ses ordres, on le voyait prendre avec son vaisseau la tête de l'escadre, et, sans avertissement, sans signaux préalables, tenter les manœuvres les plus téméraires. Presque toujours, il réussissait, et toute l'escadre après lui. Ce que la plupart des capitaines n'auraient point essayé de sang-froid, ce qu'ils qualifiaient presque publiquement de folie, ils le faisaient par obéissance, et, tout étonnés d'avoir réussi, ils sentaient s'accroître et leur confiance dans leur chef et leur propre valeur. Nul mieux que l'amiral Lalande n'a su préparer, instruire et former une escadre;

nul mieux que lui, j'en ai la ferme conviction, n'aurait su la conduire à l'ennemi. Je ne lui ferai qu'un seul reproche, car où trouver quelqu'un à qui il n'y en ait point à faire? C'est qu'il ne tenait pas assez à la discipline. Quand on avait exécuté ce qu'il voulait, les détails du service lui importaient peu, et il ne prêtait aucune force à ses capitaines pour la répression de tous ces petits délits qui se reproduisent partout où il y a de nombreuses réunions d'hommes. Il ne savait pas être sévère. Jamais je n'ai vu homme plus embarrassé que lui le jour où l'un de ses capitaines, qui avait eu à se plaindre de ses officiers, lui dit à une visite de corps : « Amiral, j'ai l'honneur de vous présenter l'état-major du ***, et j'ai le regret d'ajouter qu'il est impossible d'être plus mécontent de ces messieurs que je ne le suis. » Le capitaine en question, nouveau venu dans l'escadre, restait immobile en face de l'amiral, attendant que celui-ci, par quelques paroles, vînt au secours de son autorité. Mais l'amiral ne dit rien; il souriait, s'agitait; bref, cet homme si brave et si résolu recula devant un mot à prononcer en faveur de la discipline. Heureusement,

cette singularité de son caractère était si bien connue de tous, qu'elle perdait presque tous ses inconvénients. Les capitaines savaient qu'ils n'avaient à compter que sur eux-mêmes pour être obéis, et ils ne recouraient jamais à l'amiral. J'ai cru devoir signaler en lui cette disposition d'autant plus étrange, que lui-même était fort discipliné.

On me pardonnera de m'être ainsi étendu sur le caractère de l'amiral Lalande. J'ai voulu exprimer, pour ma part, la reconnaissance que nous lui portons tous pour avoir donné à la flotte une impulsion originale et puissante, et au pays une force navale qui, depuis, ne lui a jamais fait défaut. Nous avons perdu en M. Lalande un chef éminent : il nous a manqué trop tôt. Depuis 1848 surtout, il aurait joué dans l'État un rôle important, et peut-être eût-il fait pour la marine tout entière ce qu'il fit pour l'escadre en 1839. Il était républicain, républicain sincère et convaincu, comme M. le général Cavaignac. Comme lui, il fût toujours resté fidèle au drapeau qui lui avait été confié par la monarchie ; mais il eût servi la République avec foi, avec amour, avec toute la pas-

sion et l'énergie de son âme. Et que ne fait-on pas avec de pareils mobiles?

Je reviens à mon récit. *Le Bougainville* nous rejoignit à la nuit. Il apportait de graves nouvelles : le sultan Mahmoud était mort, l'armée du Taurus avait reçu l'ordre d'attaquer Ibrahim-pacha, enfin la flotte turque allait sortir le lendemain des Dardanelles. La mort de Mahmoud livrait dans le divan tout le pouvoir aux agents de la Russie. La seule armée dont l'empire turc pût disposer courait à sa perte. Il devenait probable que les troupes russes seraient vite appelées au secours du jeune sultan. Ces troupes venant une seconde fois à Constantinople, tout portait à croire qu'elles n'en sortiraient plus : la puissance de la France dans la Méditerranée recevait par là un grave échec. La sortie de la flotte turque était aussi un fâcheux événement. Cette flotte, à ce que l'on croyait, était entre les mains d'officiers anglais. Un vaisseau de cette nation, arrivé depuis quelques jours à Ténédos avec mission d'escorter l'escadre ottomane, avait même envoyé son second commandant, le capitaine Walker, à bord du capitan-pacha. Nul doute que cette sortie des

Dardanelles n'eût pour but d'aller chercher la flotte de Méhémet-Ali. Le gouvernement anglais se flattait de voir détruite ou du moins maltraitée dans le combat cette flotte égyptienne, qui lui semblait une auxiliaire toujours assurée aux forces navales de la France, et la ruine de Méhémet-Ali entrait dans les intérêts de sa politique.

Des trois grandes puissances intéressées dans la lutte qui allait s'ouvrir, il y en avait donc deux qui voulaient la guerre : la Russie pour affaiblir la Porte et lui devenir nécessaire, l'Angleterre pour ruiner le pacha d'Égypte et du même coup l'influence française dans le Levant, et subsidiairement pour amener dans un combat naval la destruction d'un grand nombre de vaisseaux qui ne fussent pas les siens.

Le rôle de la France était tout tracé : elle devait s'efforcer de maintenir le *statu quo*. Les instructions données à ses agents étaient dans ce sens ; mais déjà notre diplomatie était débordée ; les aides de camp du maréchal Soult couraient en Syrie pour tenter, auprès d'Ibrahim-pacha, un dernier effort qui ne devait point réussir. Le devoir de notre amiral était d'arrêter la flotte

turque; mais, avec deux vaisseaux pour tous moyens d'action, employer la contrainte était impossible, M. Lalande ne désespéra pas d'obtenir du capitan-pacha, par l'ascendant moral, ce qu'il ne pouvait lui imposer par la force.

Le lendemain, dès la pointe du jour, tout le monde était sur pied. Le soleil levant semblait sortir radieux des flancs du mont Ida, et promettait une magnifique journée. Nos vaisseaux avaient fait leur toilette, véritable toilette de guerre, par coquetterie d'abord, et puis par l'habitude où l'on est entre marines militaires de ne jamais se rencontrer sans prendre quelques précautions contre les surprises. Ces précautions, commandées par nos ordonnances, justifiées d'ailleurs pas plus d'un exemple de trahison, étaient, dans les circonstances actuelles, plus qu'une affaire de routine. Tous les yeux étaient fixés sur la passe de Ténédos. Enfin, vers neuf heures du matin, nous voyons paraître le vaisseau anglais *le Vanguard*, qui se dirige vers nous sous petites voiles; une forêt de mâts le suit à quelque distance, et bientôt un magnifique spectacle s'offre à nos yeux : plus de trente grands navires de guerre, vaisseaux à trois ou à deux

ponts et frégates, avec un nombre considérable de petits bâtiments, corvettes, bricks et bateaux à vapeur, débouchent en peloton du canal de Ténédos. Tous ces navires n'observent aucun ordre : on les voit groupés autour du pavillon du capitan-pacha, à peu près comme un goum arabe autour de ses drapeaux, ou bien encore comme les icoglans autour du sultan, lorsqu'il se rend à la mosquée. La brise est fraîche, la flotte a ses voiles blanches bien arrondies, et chaque navire trace sur l'eau, d'un bleu éclatant, un long sillon d'écume. Par moments un nuage, projetant son ombre sur une partie du tableau, produit un de ces merveilleux accidents de lumière si recherchés des peintres et si difficiles à reproduire. Il n'y avait pas jusqu'à la fumée noire des bateaux à vapeur et aux pavillons couleur de sang, flottant aux mâts des vaisseaux, qui n'eussent leur effet dans cette scène, et ne lui donnassent une sorte d'empreinte sauvage. Et si l'œil se portait à l'extrémité de l'horizon, l'aspect morne et désolé des plages troyennes offrait un étrange contraste avec ce spectacle si vivant et si animé.

Le Vanguard vint passer tout près de nous,

comme pour mieux nous montrer sa supériorité. C'était un beau vaisseau; nos yeux jaloux n'y pouvaient trouver rien à critiquer. Il justifiait tout ce qu'il est possible d'attendre d'un peuple marin par excellence. Selon l'usage anglais, l'officier de quart était seul sur le pont avec quelques hommes. Le reste de l'équipage était en bas, et nous les voyions s'étouffer aux sabords des batteries pour nous regarder. Le commandant, vieillard à figure noble et respectable, se tenait sur son balcon; il nous salua en passant. Peut-être nos yeux étaient-ils prévenus, mais nous crûmes voir dans ce salut une autre expression que celle de la cordialité, et mille souvenirs amers vinrent gonfler nos cœurs. Nous n'eûmes pas le temps de nous y appesantir; d'autres objets attirèrent bientôt toute notre attention.

Notre vaisseau, hardiment conduit par son capitaine, M. Bruat, s'était lancé au milieu de la flotte turque, et y avait porté le plus grand désordre. Des navires, pour éviter notre rencontre, s'étaient jetés les uns à droite, les autres à gauche. C'était une scène de confusion sans pareille, une de ces mêlées navales dont les tableaux de l'école hollan-

daise peuvent seuls donner une idée. Nous arrivons enfin au vaisseau du capitan-pacha, et *l'Iéna* s'arrête court, tout frémissant sous l'effort de sa voilure jetée en arrière, pendant que notre artillerie salue le pavillon ottoman. Le capitan-pacha ne pouvait s'y méprendre : avec toute la politesse possible, nous venions lui barrer le passage. Il fit signal à sa flotte de mettre en panne, et l'amiral Lalande s'embarqua aussitôt dans un léger canot pour se rendre à son bord. A peine quelques coups d'aviron avaient-ils été donnés, qu'on vit approcher un bateau à vapeur turc, monté par le *riale-bey* de la flotte, Osman-bey, qui venait apporter les compliments du capitan-pacha. L'amiral Lalande quitta son canot et passa à bord du vapeur pour se diriger vers le vaisseau amiral de la flotte ottomane. Pendant le trajet, Osman-bey, qui était une de ses vieilles connaissances, l'engagea à descendre dans la chambre du navire, et, lorsqu'il l'y vit entré avec ses officiers, il appela un drogman arménien, qui était son homme de confiance, et ferma les portes avec le plus grand mystère. Après quoi, il déclara sans préambule à l'amiral que la flotte sortait des Dardanelles

contre les ordres du divan, et qu'elle allait se joindre à l'escadre égyptienne. Jamais communication n'avait été plus inattendue ; mais Osman-bey continua sans s'occuper de l'effet qu'elle avait produit. Il développa les motifs qu'avait eus le capitan-pacha de prendre cette grave décision. Il était d'accord, disait-il, avec Hafiz-pacha, qui commandait l'armée du Taurus. Leur intention était de demander une entrevue à Méhémet-Ali, et de s'entendre avec lui pour faire cesser tout prétexte de guerre. Puis le capitan-pacha se rendrait à Constantinople par mer, pendant qu'Hafiz-pacha y marcherait à la tête de son armée, et ils s'uniraient pour renverser le gouvernement de Khosrew-pacha, qui gouvernait au nom du sultan enfant, et qui n'était pas un Turc, mais un véritable vice-roi russe. Vendu au czar, Khosrew trahissait son pays en le poussant dans une guerre impie contre des frères en religion, dans une guerre où la ruine de l'empire ottoman était certaine. « Le capitan-pacha, ajouta Osman-bey, a voulu que l'amiral français eût connaissance de tous ses projets : il lui ouvre son cœur, et lui demande avec confiance son avis et sa protection.

Il ne doute pas que la France n'approuve une conduite dont le but est de maintenir la paix en Orient, et d'arracher la Turquie à l'oppression d'une influence étrangère dont elle ne sait comment se délivrer.

L'amiral Lalande ne put cacher entièrement la surprise que lui causa cette communication; sa réponse fut vague et un peu embarrassée. « Il refusait d'avoir une opinion sur les affaires intérieures de la Turquie, et, sans approuver la reddition de la flotte à Méhémet-Ali, il engageait le capitan-pacha à faire tous ses efforts pour obtenir le maintien de la paix et éviter une guerre désastreuse. Il ne pouvait donner au capitan-pacha un de ses officiers comme sauvegarde, mais il consentait à le faire accompagner par un de ses navires, dont le commandant aurait ordre de faciliter toute tentative d'arrangement pacifique. » La conversation se termina par la demande que fit Osman-bey qu'on n'ouvrît pas la bouche de tout ce qui venait de se dire à bord du vaisseau amiral, dans l'entrevue officielle que l'amiral Lalande allait avoir avec le capitan-pacha. Le vaisseau, en effet, était rempli d'officiers anglais et de drogmans vendus à la

Russie, dont il fallait avoir une extrême défiance. On remonta sur le pont, et l'amiral se rendit immédiatement à bord du vaisseau turc.

C'était un magnifique navire à deux ponts; les honneurs y furent rendus à l'européenne par une garde en habit rouge et une musique à déchirer les oreilles. Le capitan-pacha reçut l'amiral Lalande sur le pont, au milieu d'un immense état-major; puis il le fit entrer dans sa chambre, où il y eut sorbets et lieux communs de conversation. Une scène muette des plus piquantes se passait à côté et comme en dessous de cette causerie officielle. Dans l'état-major dn pacha figuraient quelques officiers anglais qui avaient adopté la longue barbe et le costume turc, mais qui n'étaient pas pour cela difficiles à reconnaître. Nous lisions sur leurs visages une expression moqueuse, et leur regard semblait nous dire : « La voilà enfin dehors, cette flotte que vous vouliez retenir dans le Bosphore. Encore quelques jours, elle aura rencontré la flotte égyptienne, et Méhémet-Ali n'aura plus de vaisseaux. » Nous nous gardions bien, quoique nous en eussions le droit, de leur rendre leur moquerie; le plus léger sou-

rire n'effleurait pas nos lèvres. C'était assez pour nous de nous dire tout bas que leur joie maligne ne serait pas de longue durée, et que, dans quelques jours, les flottes turque et égyptienne seraient réunies sous le même drapeau, auxiliaire puissant pour la marine française, si, comme tout semblait l'annoncer, les cartes venaient à se brouiller en Europe.

La conversation des amiraux terminée, on retourna sur le pont, et, là, nous eûmes un spectacle que je ne puis me refuser le plaisir de décrire. La pointe que nos deux vaisseaux avaient faite au milieu de l'escadre turque pour approcher de l'amiral l'avait mise dans une confusion d'où il lui était impossible de sortir. Les navires ne cessaient de manœuvrer pour s'éviter les uns les autres, et rien de plus curieux que la manière dont s'exécutaient leurs manœuvres. Deux ou trois vieux officiers, accroupis à l'arrière et fumant leur pipe, tenaient conseil entre eux, puis envoyaient des messagers porter leurs ordres, laissant ensuite aller les choses comme elles pouvaient. Il faut remercier Dieu de ce que, dans une pareille cohue de navires et avec le commande-

ment ainsi exercé dans un instant assez critique, il n'y ait point eu d'abordage, ni aucun malheur à déplorer. Un moment nous crûmes qu'une scène terrible allait se passer. Dans les batteries du vaisseau amiral, nous voyions des gargousses empilées auprès des canons, et, tout près, des matelots assis sur les sabords, leur pipe à la bouche, et menaçant le navire des épouvantables dangers du feu. Nous en fûmes quittes pour la peur.

On se sépara. L'amiral Lalande retourna à son bord, et la flotte turque, se couvrant de voiles, fit route au sud sans autre ordre que celui qui était assigné à chaque navire par sa propre vitesse. *Le Vanguard,* un moment inquiet du retard que nous avions apporté à la marche de l'escadre turque, reprit tranquillement son métier d'éclaireur. Quant à nous, nous revînmes au cap Baba pour y mouiller. On tira de *l'Iéna* les vivres et tous les approvisionnements nécessaires à une navigation de quelque durée pour les mettre à bord du *Bougainville*, qui, muni des instructions de l'amiral, fit force de voiles à la nuit pour rejoindre les Turcs. En même temps, l'amiral expédiait un bateau à vapeur à Constantinople. Ce navire passa inaperçu

et sans firman sous les batteries des Dardanelles, et alla porter à notre ambassadeur la grande nouvelle de la sortie et de la défection de la flotte ottomane. Celle de la bataille de Nézib arriva presque au même moment.

La Porte n'avait plus ni flotte ni armée. Les Russes allaient-ils accourir à Constantinople? Telle était la question que chacun se posait. Il fallait être prêt à tout événement. Aussi l'amiral Lalande se rendit-il à Ourlac, dans le golfe de Smyrne, pour y rallier les renforts que le gouvernement français ne pouvait manquer de lui envoyer en toute hâte. Nous dîmes adieu sans regret au cap Baba et à son minaret en ruine, ficelé avec des cordes pour la sûreté du muezzin, et, le lendemain, nous étions au pied des riantes et pittoresques montagnes de Kara-Bournou, à l'entrée d'Ourlac.

A Ourlac, l'amiral trouva quatre vaisseaux qui arrivaient de France. On fit des vivres et de l'eau, et, le 13 juillet, l'escadre repartit pour l'entrée des Dardanelles, où elle devait rester quatre mois. Dans cet intervalle de temps, elle fut portée de six vaisseaux à treize. Jamais, depuis les guerres

de l'Empire, la France n'avait réuni une force navale aussi considérable. Le but politique de notre séjour à l'entrée des Dardanelles était simple. Nous devions nous emparer des forts qui défendent ce passage célèbre, dans le cas où une armée russe fût venue à Constantinople apporter au sultan un appui qui eût trop ressemblé à une conquête. Les vents et les courants qui règnent constamment dans la mer Noire permettent à une escadre partie de quelque port que ce soit de cette mer d'entrer promptement dans le Bosphore, tandis que les escadres venues de la Méditerranée sont retenues à la porte des Dardanelles. Nous n'avions pas encore assez de navires à vapeur pour traîner nos vaisseaux contre vent et marée sous les murs du séraï; mais, le jour où nous aurions su les Russes à Constantinople, nous aurions enlevé et occupé les Dardanelles, et l'avantage du poste qu'ils auraient pris eût été par là grandement diminué. Nos officiers avaient reconnu les deux rives, et le succès du coup de main était assuré. Nous n'avions plus qu'à attendre le résultat des luttes diplomatiques. Nous ne l'attendîmes pas en oisifs : cette époque est

celle du grand travail de l'éducation de l'escadre.

Elle se tenait d'ordinaire à l'ancre dans la baie de Besica, en face des ruines de Troie. A peu de distance du tombeau de Patrocle, sur une plage de sable qui était à une portée de canon de nos vaisseaux, là où le Scamandre verse dans la mer ses eaux bourbeuses, le fournisseur de l'escadre avait fait bâtir quelques huttes pour y établir nos bouchers, et autour de ces huttes étaient venus se grouper quelques petits marchands grecs, de manière à former une espèce de village. Nos matelots, peu sensibles aux souvenirs de ce sol poétique, avaient affecté de les tourner en dérision par le nom même qu'ils avaient donné à notre village improvisé. Comme il était impossible de faire quatre pas sans rencontrer les carcasses fétides des bœufs abattus pour la nourriture de l'escadre, ils appelaient cet endroit *Charognopolis*, et c'était là le rendez-vous des officiers des différents vaisseaux à la fin de chaque journée. C'était là que les nouveaux venus dans l'escadre, ceux qui avaient rallié les derniers le pavillon de l'amiral, venaient chercher des nouvelles et prendre le ton, expres-

sion familière dont on se servait pour désigner cet excellent esprit dont étaient pénétrés les anciens de la croisière du cap Baba et qu'ils communiquaient à leurs camarades.

Je me hâte de le dire, il s'était fait et il avait dû se faire dans cet esprit un certain changement. Nous n'en étions plus à ce premier moment où, faibles par le nombre et surpris par de graves événements sur une mer que sillonnaient de puissantes escadres, nous ne pouvions trouver de forces que dans l'enthousiasme. C'avait été le devoir du chef d'exalter chez nous ce sentiment passionné, mais aveugle, alors que l'audace seule pouvait suppléer au nombre, et l'amiral Lalande y avait réussi d'une manière qui passe toute croyance. Cependant, par elle-même, l'exaltation dure peu : il faut recourir à des moyens factices pour la soutenir, et ces moyens n'étaient plus faits pour nous; ils eussent pris une ridicule couleur de charlatanisme depuis que nous étions forts et que nous avions la conscience de l'être. Cette force n'était pas seulement celle du nombre : chacun de nous n'avait qu'à interroger sa propre expérience et à se tâter en quelque sorte lui-même,

pour sentir tout ce qu'il avait gagné en instruction pratique, en sûreté de jugement, en coup d'œil, et conclure de là à la valeur de l'escadre entière. Si donc les ardeurs passagères de l'enthousiasme s'étaient refroidies, elles avaient été remplacées par le sentiment énergique et réfléchi du devoir, par cette calme résolution, cette froide audace, dont je parlais en commençant, et qui est devenue comme le fond même de l'esprit de notre escadre et la première de ses traditions. Et que l'on ne croie pas que ce soit aux officiers seuls que je veuille rendre ici ce témoignage : rien ne serait plus injuste ; cet esprit s'étendait à tout le monde, du chef jusqu'au dernier matelot : rare et inappréciable avantage que l'on retire toujours de la réunion prolongée des masses nombreuses d'hommes sous l'empire de la discipline militaire. Le culte du devoir, l'amour du drapeau, qui n'est autre que celui de la patrie, toutes les nobles et mâles qualités de l'homme de guerre se développent et se conservent dans ces grandes écoles, et les nouveaux venus s'en pénètrent bien vite.

Cependant, l'amiral entendait profiter de cet excellent esprit de l'escadre pour pousser son édu-

cation aussi loin que possible. Si les anciens du cap Baba avaient peu à apprendre, les derniers équipages qui lui étaient arrivés n'en étaient pas au même point : il fallait leur fournir les moyens d'égaler leurs devanciers, et, par une activité sans relâche, entretenir chez tous l'étincelle du feu sacré. Deux fois au moins par semaine, l'escadre mettait à la voile et se livrait à une succession d'exercices qui formaient le jugement et le coup d'œil des capitaines et des officiers, qui endurcissaient nos jeunes matelots à la fatigue et les fortifiaient. Il y avait plaisir à voir la facilité avec laquelle ils manœuvraient leurs voiles, et leur adresse à manier le canon et le fusil. De nombreux tirs à boulet et à la cible en avaient fait d'habiles pointeurs, et la charge du canon recevait alors des perfectionnements qui depuis se sont étendus à toutes les marines, et permettent d'envoyer avec précision plusieurs coups à la minute. Une pratique assidue habituait nos hommes à écouter la parole de leur chef, à la distinguer au milieu du bruit et de la confusion en apparence la plus grande, et à lui obéir sans retard. Ils faisaient enfin un apprentisage bien important et bien difficile à

bord, celui du silence, autant du moins qu'il est compatible avec la nature aussi fougueuse qu'intelligente du matelot français.

De temps en temps, l'amiral, pour exciter de navire à navire l'émulation du point d'honneur, ordonnait des *chasses générales*, espèces de combats de vitesse, dans lesquels chacun empruntait à la science et à son expérience tout ce qu'elles lui pouvaient fournir de moyens pour accélérer la marche de son vaisseau. D'autres fois, l'escadre allait jeter l'ancre au mouillage d'Imbro, petite île assez pittoresque, dépourvue de ports et de toute industrie, et visitée à peine de loin en loin par quelques barques, qui y portent les objets nécessaires à la vie. Cette île était habitée par des Grecs sujets de la Turquie, qui, étonnés de voir sur leurs côtes une flotte aussi nombreuse, ne pouvaient pas croire que nous ne fussions point les *Moscovites*, venant les arracher à la domination musulmane et leur apporter un âge d'or. Nous ne paraissions là que pour y mouiller; on remettait bientôt à la voile, et l'on retournait à Besica, où chacun mettait son amour-propre à venir, avec une précision mathématique et mal-

gré les vents et les courants, jeter l'ancre à la place même que lui avait indiquée l'amiral. Exercice excellent pour préparer les vaisseaux un jour de combat à aller prendre exactement le poste qui leur a été confié!

Les jours où l'escadre n'appareillait pas, l'amiral se rendait à bord du premier venu de ses vaisseaux, le faisait mettre sous voiles et s'en allait avec lui jeter l'ancre au pied d'une falaise sur laquelle un but avait été placé. Pendant que le vaisseau ouvrait son feu contre ce but, l'amiral parcourait les batteries, questionnait les hommes, les faisait tirer devant lui à un, à deux boulets, à mitraille, leur signalait les effets de leur tir, et ne négligeait rien enfin de ce qui pouvait les familiariser avec leurs armes. Puis il allait causer gaiement avec les jeunes officiers, comme s'il eût été l'un d'entre eux. On comprend que le désir de satisfaire un pareil chef fût extrême, et qu'on sourît avec lui à l'espoir de mettre en pratique pour le service du pays ce qu'on apprenait si bien sous son commandement.

C'est ici le lieu de dire combien M. l'amiral Lalande était populaire parmi les matelots. L'audace

dont il donnait des preuves chaque jour contribuait surtout à lui gagner les cœurs. Chez nous, un homme audacieux a de quoi racheter bien des défauts. L'amiral, en outre, était toujours poli avec ses inférieurs, autre qualité qui fait aimer le commandement. Enfin il s'occupait avec un soin vraiment paternel du bien-être des équipages; leur nourriture était l'objet de sa constante sollicitude. L'incertitude des événements faisait un devoir de ne pas consommer les provisions que chaque navire portait avec lui. Ces provisions, farine, biscuit, viande salée, fromage, vin, café, sont de vraies munitions qui, en cas de guerre, fournissent les moyens de poursuivre des opérations de longue durée. Il faut donc n'y toucher qu'avec une prudente économie, sous peine de se voir, au milieu d'un blocus ou de toute autre entreprise de guerre, forcé de rester à mi-chemin, ou exposé aux langueurs et quelquefois aux périls d'un ravitaillement. Cependant, s'il est nécessaire de ménager ainsi les vivres de campagne, ce n'est pas chose facile, en pays turc surtout, de pourvoir à la nourriture journalière de dix mille hommes, et le soin d'épargner les deniers de l'État n'est

guère compatible avec la nécessité de conserver, par une bonne et saine alimentation, la santé des équipages. On avait trouvé à Smyrne un négociant qui s'était engagé à fournir les vivres de l'escadre partout où elle irait; les îles de la Grèce donnaient un vin excellent; les bœufs ne manquaient pas sur la côte d'Asie; il n'y avait que le pain qu'on se procurait avec beaucoup de peine. Ceux-là seuls qui l'ont expérimenté peuvent savoir ce qu'il en coûte pour faire exécuter un marché par des agents commerciaux; cela est peut-être moins difficile que de conduire une flotte, mais assurément cela donne plus de soucis et de peine. M. l'amiral Lalande se livrait à cette tâche avec assiduité et avec succès, et ses équipages, qui en recueillaient le fruit, lui en avaient la plus légitime reconnaissance.

J'ai déjà laissé entendre que, si la discipline était bonne dans l'escadre, le mérite n'en appartenait guère à l'amiral, trop peu soucieux de cette importante partie du service. Heureusement, les capitaines trouvaient en eux-mêmes la force de maintenir à leur bord l'ordre et l'obéissance, et l'autorité du chef n'avait jamais besoin d'être invoquée. Quelles que soient les circon-

stances de la navigation, à bord d'un bâtiment isolé, partout et toujours la discipline est la même. D'après nos lois, le capitaine a, sur tous ceux qui sont embarqués sur son navire, une autorité absolue et illimitée. Cette autorité va jusqu'au droit de vie et de mort, et il n'en peut être autrement. Qu'on se figure, en effet, la situation d'une homme qui doit se faire obéir de plusieurs centaines d'autres, seul et sans assistance extérieure, par l'unique ascendant de la force morale; qu'on se figure à quel point il importe que cette force qui réside en lui tout entière ne vienne jamais à lui manquer, soit pour le salut de ceux dont la vie lui est confiée, soit pour l'honneur du pavillon qu'il a juré de défendre, et l'on comprendra que la loi ait armé cet homme de la plus haute et de la plus terrible de toutes les prérogatives.

Un peuple qui se passe des fantaisies d'insurrection en est quelquefois quitte à bon marché, et l'on en a vu oublier bien vite les dangers que ce jeu leur avait fait courir. Mais, dans ce petit monde qu'on appelle un vaisseau, si l'équipage vient à se mettre en révolte, c'est la vie de

tous qui est compromise. En mer, il y a des naufrages dont on ne revient pas. Que si le navire, théâtre d'une émeute victorieuse, ne périt point, il est tout au moins désorganisé; à la guerre, il ne vaut plus rien contre l'ennemi, et ne peut que déshonorer le pavillon; en temps ordinaire, il est un mauvais exemple et un scandale. Or, c'est là ce qu'il faut prévenir à tout prix, et de là, encore une fois, le droit exorbitant dont est investi le capitaine. Mais ai-je besoin d'ajouter qu'à ce droit est attachée une redoutable responsabilité qui le tempère et n'en a jamais permis l'abus? Indépendamment du frein que l'opinion universelle du pays met de nos jours à l'exercice de toute autorité, il y a à bord une opinion locale devant laquelle les violences d'un commandement tyrannique sont forcées de s'arrêter. Le concours ou le non-concours des officiers est, en un autre sens, une sorte de droit de vie et de mort qu'ils exercent à leur tour sur celui qui les commande. Ont-ils à se louer de lui : tout ce qu'ils ont d'énergie et d'intelligence est au service de son autorité, et c'est par eux qu'elle descend jusque dans les derniers rangs de l'équipage pour

y être sentie et respectée. Sont-ils mécontents, et l'équipage l'est-il avec eux : le navire devient alors comme une machine dont les rouages s'arrêtent. Le mauvais vouloir a des ressources infinies pour conspirer sans se révolter et pour rendre l'exercice de l'autorité si laborieux, qu'il en devient presque impossible. Qui n'a le souvenir, dans notre marine, de quelqu'un de ces vaisseaux où, pour se venger d'un capitaine détesté, il y avait une espèce de force d'inertie et de maladresse systématique mises à l'ordre du jour dans l'équipage, où on laissait déchirer des voiles à chaque souffle de vent un peu fort, où toute manœuvre commandée devant des spectateurs était sûre d'échouer, où enfin le matelot maltraité infligeait chaque jour à son chef des humiliations et des tourments dont le récit ne serait pas assez sérieux? Et que dire du moment où l'on arrivait au port? C'était alors un sauve qui peut général : l'état-major tout entier demandait à débarquer; les matelots s'en allaient en foule, et personne ne se méprenait sur le motif de cette triste débandade. Le capitaine, quelquefois officier brave et instruit, était ainsi puni

d'avoir voulu être un tyran, et sa réputation périssait sans retour sous la vengeance de son équipage.

Ce sont là heureusement des exceptions fort rares, et il est plus fréquent de rencontrer l'exemple du capitaine homme de cœur, ferme, sévère même, mais toujours juste, évitant de multiplier les punitions pour leur conserver leur efficacité, et n'en appliquant toute la rigueur qu'aux sujets incorrigibles. Qu'il soit avec cela poli envers ses inférieurs et soigneux de leur bien-être, qu'il ait quelques-unes des qualités brillantes du commandement, et sache, en manœuvrant bien son navire, procurer des succès d'amour-propre à son équipage : oh ! alors, sa popularité n'a pas de bornes; son vaisseau reçoit, dans la langue énergique et naïve des matelots, le nom de *vaisseau du bon Dieu*, et il n'est rien qu'il ne puisse obtenir des hommes qu'il commande. En rentrant au port, on se séparera de lui les larmes aux yeux; quelquefois, les bras de son équipage le porteront à terre en triomphe, et, le jour où il reprendra la mer, il sera assuré de voir ses anciens matelots tout faire pour se retrouver sous son commandement.

A défaut de tout autre motif, l'intérêt du capitaine lui conseille donc ce mélange de bienveillance et de sévérité, cet exercice modéré de l'autorité qui fait le bon gouvernement; mais il serait à plaindre s'il n'écoutait en cela que son intérêt, et si un autre mobile plus élevé ne faisait de lui le père de son équipage. Ce mobile, c'est l'affection. Lorsque les hommes reconnaissent que la manière dont on agit envers eux est inspirée par l'affection qu'on leur porte, ils acceptent tout de celui qui les conduit, ils lui pardonnent tout. Or, personne n'a plus de sagacité pour discerner les sentiments du chef qu'un équipage, que cette réunion de solitaires, séparés du reste du monde, qui ont presque toutes les heures de la journée pour observer et réfléchir. Il y a chez ces rudes natures une finesse de tact merveilleuse pour découvrir la bienveillance, même sous les apparences de la plus inflexible sévérité. Et comment un capitaine n'aimerait-il pas ses matelots? J'en appelle ici à celui qui s'est trouvé à la mer, en un jour de tempête, responsable de la vie de sept ou huit cents hommes, et ayant besoin, pour le salut commun, de tout leur dévouement, de tout

leur courage. Lorsqu'il voyait ces hommes fixant sur lui leurs regards avec confiance et semblant lui dire par un muet langage : « Oui, nous savons que notre sort est entre vos mains, mais nous nous fions à vous pour nous tirer de là par la supériorité de votre intelligence, et vous donnerez, nous en sommes sûrs, votre vie pour le dernier d'entre nous; » lorsque toutes ces voix semblaient n'en former qu'une seule pour lui tenir ce langage, pouvait-il se défendre d'une émotion profonde, pouvait-il ne pas sentir vibrer au dedans de lui toutes les fibres les plus nobles de l'âme humaine? Rien n'est plus propre à élever le cœur que cette confiance unanime d'un équipage pour son chef, que cet aveugle dévouement avec lequel tous jouent leur vie pour lui obéir, assurés qu'il sont qu'il est prêt à en faire autant pour eux. Il y a dans ce commun danger et dans les communs efforts que l'on tente pour en sortir, dans cet engagement du capitaine et des matelots de se faire, s'il le faut, le sacrifice mutuel de leur vie, un lien moral, un véritable lien de famille, quelque chose de ce qui unit un père à ses enfants et des enfants à leur père. Quoi de plus paternel que l'obliga-

tion imposée au commandant d'un navire en perdition de quitter le dernier son bord? Dût-il laisser échapper mille chances de salut qui lui sont ouvertes, dût-il n'avoir plus à sauver qu'un de ses hommes, c'est pour lui un devoir ou plutôt c'est pour lui la prérogative du commandement dont il est le plus fier, que celle de rester après tous sur la carcasse de son bâtiment près de s'abîmer. Et, il faut qu'on le sache, sur le nombre nécessairement si grand de nos navires qui, depuis de longues années, se sont vus réduits à cette redoutable extrémité, il n'y a pas eu d'exemple d'un capitaine que l'amour de la vie ait fait faillir à cette glorieuse et paternelle obligation[1].

J'en ai dit assez pour faire comprendre sur quelle base se fonde la discipline navale. Comme on le voit, l'affection et la reconnaissance réci-

1. Je me trompe, il y en a un seul : en 1816, le capitaine de *la Méduse*, M. de Chaumareix, eut le malheur d'abandonner son équipage. Éternel sujet de reproche pour ceux qui avaient confié le pavillon de la France et la vie de trois cents hommes à la garde d'un officier assez étranger aux souvenirs du noble métier de marin pour avoir désappris jusqu'à la tradition de l'honneur !

proques entre les chefs et les surbordonnés y font plus que le déploiement de l'autorité et la rigueur des châtiments. Je m'éloignerais de mon sujet en m'étendant là-dessus davantage, et j'y rentre tout naturellement en disant que, malgré le laisser-aller de l'amiral, la discipline était parfaite dans l'escadre.

Si, en effet, aux jours de grandes manœuvres, cette escadre formait un tout qui semblait être dans la main de celui qui la commandait; si quelquefois, dans un étroit canal entre deux îles de l'Archipel, s'allongeant en ligne de file, elle avait l'air d'un gigantesque serpent déroulant ses anneaux, chacun de ces anneaux n'en avait pas moins une vie qui lui était propre et une certaine indépendance. Sous le rapport de la discipline, chaque vaisseau est aussi isolé en escadre qu'au milieu du grand Océan. Le capitaine est toujours maître absolu à son bord, et n'est obligé de recourir à l'autorisation de l'amiral que pour l'infliction des châtiments les plus sévères, et dans ce cas l'autorisation n'est jamais refusée. A l'amiral seul il appartient de convoquer, s'il en est besoin, un conseil de guerre; mais les circonstances qui

réclament cette convocation sont si rares, la faute a dû être si publique et si grave, l'instruction de l'affaire est entourée de tant de formalités, que l'amiral, si débonnaire qu'il soit, ne peut s'empêcher de donner cours à cette haute justice. Il est encore un autre cas dans lequel son intervention veut être invoquée : c'est lorsqu'il s'agit de débarrasser l'escadre de quelqu'un de ces sujets malfaisants, officier ou matelot, insensibles à la voix du devoir, insensibles aux reproches et aux punitions mêmes, organisateurs de petites coteries dans les états-majors ou les équipages, véritables dissolvants qui mettent en péril le bon esprit et le bon ordre, et qu'on ne saurait renvoyer trop vite et trop loin. Ces deux cas sont les seuls où le recours au pouvoir supérieur du chef soit nécessaire : on n'y eut guère recours à Besica, tant la discipline y reposait sur ses véritables bases, tant la confiance et l'affection étaient réciproques entre ceux qui commandaient et ceux qui obéissaient, tant était respectée et aimée l'autorité de celui à qui chacun rapportait l'honneur d'avoir donné cette incomparable escadre à la France!

Une circonstance était survenue, qui n'avait pas peu contribué à redoubler la satisfaction que nous avions de notre chef et de nous-mêmes, et nos efforts pour faire mieux chaque jour. Le 5 août, une escadre anglaise, forte de dix vaisseaux, était venue mouiller près de nous. Au milieu de la confusion qui régnait en Orient, le gouvernement britannique avait fait taire un instant son mauvais vouloir contre le pacha d'Égypte, afin de courir au plus pressé. Or, le péril du moment, celui qu'il importait avant tout de conjurer, c'était l'arrivée des Russes à Constantinople, et, pour l'empêcher, ce n'était pas trop de l'union de la France et de l'Angleterre. De là l'attitude menaçante des deux escadres mouillées côte à côte dans la baie de Besica.

Nous étions loin de penser alors qu'aussitôt ce danger éloigné, les Anglais se sépareraient de nous, et, se retournant vers l'alliance russe, iraient écraser à Beyrouth l'ami et l'allié de la France. Toutefois, quoique en apparence unies pour tendre au même but, les deux escadres restèrent plusieurs mois presque étrangères l'une à l'autre et sans aucun échange de procédés ami-

caux. Les amiraux se voyaient, mais assez rarement. Le capitaine Napier, qui avait trouvé sur nos vaisseaux quelques officiers de son temps, ses anciens adversaires, fraternisait assez volontiers avec eux. C'était là tout : entre officiers et aspirants, point de rapports, point de visites, de dîners donnés et rendus, comme c'est généralement l'usage en de telles circonstances. Les élèves des deux escadres envoyés en corvée à l'endroit commun où l'on faisait de l'eau restaient à quatre pas les uns des autres froids et silencieux, malgré la communauté d'âge et de service, à une époque de la vie où l'on est naturellement si communicatif. Il y avait à cette réserve un double motif : le premier, c'est que, de part et d'autre, sans voir bien avant dans la question politique, on sentait qu'il n'y avait pas grand fond à faire sur l'entente des deux gouvernements et des deux pays; l'autre raison, il faut bien la dire, c'est que nous étions trop forts.

Notre escadre, égale en nombre à l'escadre britannique, valait mieux qu'elle. Ce que je dis ici, l'amiral Napier l'a proclamé en plein parlement. Nous tirions le canon aussi bien qu'eux, et

nous leur étions très-supérieurs dans la manœuvre. Deux ou trois fois par semaine, comme je l'ai dit, nous appareillions, et la présence des Anglais donnait à nos équipages une promptitude et un élan incroyables. Nous allions croiser deux, quelquefois trois jours, et puis nous revenions. Pendant ce temps, la flotte anglaise restait immobile sur ses ancres ; elle sentait qu'elle ne pouvait rivaliser avec nous, et se souciait peu d'accepter la lutte. C'était un spectacle bien nouveau et assez déplaisant pour des officiers anglais que celui d'une escadre française, nombreuse, pleine d'ardeur, bien *ameutée* et hardiment menée, dont les vaisseaux jouaient aux barres au milieu des rochers et des courants sans aucun accident, dont les canons bien pointés ne manquaient guère leur but. Pour nous, au contraire, ce spectacle était celui du réveil naval de la France : nous y trouvions une jouissance d'amour-propre et une satisfaction patriotique que je ne saurais exprimer. Il nous importait peu de voir, après vingt-cinq ans, la paix du monde remise au hasard du jeu des batailles ; nous avions de longs revers à effacer, et nous appelions de tous nos vœux l'occasion

de donner au monde la mesure de nos forces.

Pour la première fois depuis des siècles, nous eussions combattu avec les Anglais à armes égales. Le nombre et l'espèce des vaisseaux étaient des deux côtés les mêmes; mais là n'était pas l'égalité; car bien souvent, sous l'Empire, nos flottes s'étaient rencontrées avec celles de l'Angleterre aussi fortes, ou même plus fortes par le nombre, sans pour cela remporter la victoire. C'est que, sous l'Empire, nous n'avions que des escadres improvisées, des officiers braves, mais la plupart ignorants, des canonniers étrangers à leur métier, avec des principes d'artillerie tels qu'au boulet anglais, qui nous tuait une vingtaine d'hommes, le boulet français répondait en coupant un mince cordage ou en faisant un trou à la voilure. Nous étions en face des Anglais ce qu'une mauvaise garde nationale est en face d'une armée de ligne bien organisée. Il en était autrement de notre escadre, où les hommes et les choses avaient acquis toute leur valeur, où nous avions pour nous ce qu'une sûre possession de soi-même et de tous ses moyens ajoute au courage. La lutte eût été vive; mais

l'issue, nous le croyions du moins, n'en eût pas été douteuse.

Quel est celui d'entre nous qui, après avoir lu la triste histoire de nos vingt années de désastres, n'a pas éprouvé le besoin d'en rechercher et d'en approfondir les causes? Quel est celui qui, après les avoir reconnues et avoir déploré tant de fatales erreurs, ne s'est pas senti soulagé en pensant à la possibilité qu'il y a pour nous d'en éviter le retour? Pensée consolante qui allége le poids des souvenirs du passé, et fait regarder l'avenir avec confiance! Si, en effet, les dernières guerres ont été si malheureuses pour notre marine, il est manifeste qu'il faut s'en prendre à l'état révolutionnaire dans lequel vivait le pays, à l'ignorance qui en résultait dans le corps des officiers, à la formation hâtive et désordonnée des équipages, chez qui l'enthousiasme patriotique, avec toutes les merveilles qu'il enfante, ne pouvait suppléer à l'expérience et aux traditions perdues. Il nous est permis d'affirmer que, vaincus par les moyens d'action, nous ne l'avons jamais été par le courage. L'histoire de James, ce moniteur officiel de la marine anglaise, est là pour attester que, dans le cours de cette lon-

gue guerre, à sang égal versé, c'est-à-dire lorsque quelque accident n'a pas permis du premier coup à nos rivaux de nous écraser de leur supériorité, l'avantage a fini par nous rester. Que nos moyens d'exécution égalent donc les leurs, et nous pourrons alors espérer le succès. C'est là une idée qui ne doit jamais nous quitter, au milieu des ennuis d'une longue croisière, parmi le retour sans cesse répété des mêmes exercices dont notre impatience se lasse quelquefois trop vite. Il faut nous dire que, par cette laborieuse et lente éducation de nos équipages, nous préparons peut-être à la France des éléments de triomphe et de gloire. Rien de plus beau sans doute, rien de plus héroïque que le combat du *Redoutable* à Trafalgar; mais savoir vaincre est aussi honorable et plus utile pour le pays que de savoir mourir, et c'est là que doivent tendre tous nos efforts. Telles étaient nos pensées en face des Anglais, dans notre commun mouillage de Besica.

L'escadre de l'amiral Stopford avait sur la nôtre un seul avantage : elle comptait plusieurs bâtiments à vapeur bien organisés et déjà armés très-puissamment. Dans les opérations dont nous

entrevoyions la possibilité, les vaisseaux anglais auraient pu se faire traîner à Constantinople et jusque dans la mer Noire, malgré le courant et la persistance des vents du nord, alors que nous aurions été impuissants à franchir les Dardanelles. Les navires à vapeur n'eurent pas à rendre ce service; mais ils en rendirent un autre non moins important l'année suivante. On sait qu'ils furent les agents les plus retoutables des opérations des alliés en Syrie. Nous n'avions en regard de cette force, dont le poids était déjà si considérable, que deux bâtiments à vapeur; encore étaient-ils en assez mauvais état et trop faibles pour faire surmonter à nos vaisseaux le courant des Dardanelles. C'était là une cause d'infériorité que nous déplorions, sans peut-être l'apprécier comme nous l'aurions fait plus tard.

Vers la fin d'octobre, il devint évident que les Russes ne nous donneraient rien à faire. Dès lors, M. l'amiral Stopford, que rien ne retenait plus, se hâta de partir avec son escadre et nous laissa seuls à Besica. La saison s'avançait, les jours devenaient très-courts; les brises régulières que nous avions eues pendant tout l'été faisaient place à de fré-

quents orages ou à des journées calmes, mais pluvieuses. Si le ciel était sombre, l'horizon politique ne l'était pas moins. La séparation des deux escadres indiquait que les deux gouvernements de France et d'Angleterre avaient cessé de s'entendre. Nous commencions à pressentir que ce ne serait pas la politique française qui prévaudrait dans le Levant. L'amiral partageait nos soupçons : peut-être en savait-il plus que nous ; aussi se tenait-il sur ses gardes. L'amiral Stopford avait laissé derrière lui une frégate qui ne pouvait avoir d'autre mission que celle de nous observer. M. Lalande s'en expliqua avec le capitaine, et à notre grande joie l'engagea à se retirer. Celui-ci ne se le fit pas répéter, et mit aussitôt à la voile. Nous restâmes quelques jours encore à Besica ; puis l'escadre, chassée par le mauvais temps de ce mouillage ouvert, se rendit à Smyrne. Elle y passa les premiers mois de l'année 1840, constamment entretenue et exercée par son digne chef.

Je ne fais pas ici d'histoire politique. Les événement de 1840 sont présents au souvenir de tout le monde, et il n'entre pas plus dans ma pensée que dans mon sujet de m'y arrêter. Il y eut un moment

où notre flotte crut toucher à l'accomplissement de tous ses vœux; elle crut que la guerre allait éclater avec l'Angleterre. Sa confiance était extrême; elle attendait avec impatience le jour d'une réhabilitation glorieuse pour la marine française. Ce jour ne vint point. L'escadre fut rappelée et son chef remplacé. On pleura amèrement sur les vaisseaux cette belle occasion perdue; mais on ne se laissa pas aller au découragement. Le bon esprit qui animait l'escadre survécut à cette épreuve, pour rester désormais inaltérable.

II

La flotte revint à Toulon. Une nouvelle ère s'ouvrait pour elle. Elle n'avait plus rien à acquérir, mais elle pouvait tout perdre. Il fallait d'abord la préserver de la destruction, parer les coups publics et cachés que voulaient lui porter quelques-uns des économistes des assemblées. C'est incontestablement le devoir de la représentation nationale de soumettre l'emploi des deniers publics à de scrupuleuses investigations et de supprimer toutes les dépenses qui ne lui paraissent pas justifiées; mais ces suppressions doivent être faites en connaissance de cause, surtout à l'égard d'un service comme celui de la marine. Plus d'un ignorant

faisait ce raisonnement : « Nous n'avons pas besoin de vaisseaux cette année; nous sommes en paix avec tout le monde, nous n'avons aucune négociation à appuyer, aucune influence extraordinaire à exercer. Supprimons l'escadre, licencions les équipages, désarmons les navires : voilà une grosse économie réalisée. Si, d'ici à l'année prochaine, nos relations étrangères réclament l'emploi de forces navales, nous en serons quittes pour réarmer; nous retrouverons notre flotte, et nous aurons économisé une année de solde, les vivres, l'usure du matériel, etc. » A cela l'homme pratique répondait : « Si vous agissez ainsi, vous faites une opération désastreuse. En ce qui touche le matériel, les dépenses du désarmement et du réarmement à de si courts intervalles l'emporteront de beaucoup sur celles de l'entretien. Quant au personnel, vous aurez jeté au vent l'organisation de vos équipages, l'expérience acquise, les traditions, toutes choses auxquelles il faut du temps et de la suite, et que l'argent ne remplace pas. » Tel fut le terrain sur lequel nos hommes d'État eurent à lutter chaque année pour la conservation de l'escadre. Leurs efforts furent heureuse-

ment couronnés du succès, et, si des réductions rigoureuses vinrent successivement la frapper de 1839 à 1852, sa permanence au moins fut respectée; il n'y eut point un seul jour d'interruption dans son existence. Il faut en remercier le ciel, nous ne sommes pas dans un temps où l'on croie que les institutions qui ont échappé aux faiblesses et aux maladies de leur enfance aient acquis par là le droit de vivre et de se perpétuer. Nous avons craint pour la flotte le zèle inconsidéré des prédicateurs d'économie dans les dernières années de la monarchie; nous avons craint pour elle les réformes révolutionnaires de 1848; aujourd'hui qu'elle a échappé à ce double péril, il ne nous paraît plus possible que son existence soit remise en question. La flotte est reconnue par tous comme un des éléments nécessaires de notre force nationale et de notre influence politique. Quel que soit le gouvernement de la France, quelque indifférent qu'il puisse être au maintien de ce qui, par son essence, ne peut peser d'aucun poids dans nos luttes intestines, nous avons confiance qu'il n'osera porter la main sur l'escadre.

Si la tâche du gouvernement appelé à défendre

les forces navales du pays contre le peu de lumières de nos assemblées fut quelquefois bien laborieuse, celle de nos amiraux eut aussi ses difficultés. Il ne s'agissait plus de créer, il fallait conserver : œuvre de bon sens et d'abnégation dont tout le monde n'est pas capable. Nul n'y était plus propre que l'amiral Hugon, qui venait de remplacer l'amiral Lalande. L'amiral Hugon, vieux matelot des guerres de l'Empire, excellent marin, chef universellement respecté, témoigna de la fermeté et de la droiture de son esprit, en ne recherchant d'autre honneur que celui de conserver ce qu'avait fait son prédécesseur.

La nature humaine est ainsi faite, que chacun est plus content de soi-même que des autres, et a plus de foi dans ses œuvres que dans les leurs. Qu'un homme succède à l'exercice de l'autorité, dans l'ordre militaire ou civil sur terre ou sur mer, vous le verrez rarement résister à la tentation de faire autrement que son devancier. N'a-t-il pas, lui aussi, ses idées à appliquer ? Ne faut-il pas qu'il imprime aux choses le cachet de son esprit, et laisse une trace de son passage ? Dans l'administration d'un arrondissement comme dans celle

d'un royaume, on a toujours remarqué les esprits assez modérés et assez sages pour continuer simplement le bien fait avant eux. Pourquoi, à bord d'une escadre, serait-on moins tenté qu'ailleurs de se singulariser dans l'exercice du commandement, et d'attacher son nom à quelque célèbre innovation? M. l'amiral Hugon avait une assez bonne renommée pour être dispensé de cette sorte d'ambition; il avait l'esprit et le cœur trop droits pour innover au seul profit de son amour-propre : il fit de l'escadre de l'amiral Lalande son escadre, et il adopta toutes les idées, et rien que les idées, qui avaient été appliquées avant lui.

Je ne saurais trop appeler l'attention sur cette sage conduite, imitée depuis par tous les amiraux qui ont successivement commandé l'escadre. C'est peut-être le plus grand service qui ait été rendu à notre marine. Donner ainsi à ce qui existait la consécration du temps était à coup sûr la plus féconde des améliorations, là où tout avait si longtemps flotté dans le provisoire. La force navale cesse d'être un édifice improvisé, sans assiette et sans base solide, destiné à être emporté au premier souffle : elle acquérait la permanence

dans son organisation intérieure, et, par ce seul fait, elle allait bientôt avoir, comme notre armée de terre, un ensemble de réglements sanctionnés par l'expérience; elle allait avoir des traditions, et ces traditions deviendraient obligatoires et respectées comme des lois.

L'amiral Hugon fut secondé dans ses nobles efforts par le personnel placé sous ses ordres. On vit bien quelques-uns des jeunes officiers que l'espoir des combats avait attirés sur nos vaisseaux chercher d'autres embarquements. Avides de mouvement et de nouveauté, ils passèrent sur les frégates et les petits navires qui, pour la protection de notre commerce, entreprenaient de lointaines campagnes. Ils furent remplacés par des officiers d'un âge plus mûr, qui ne demandaient plus au service de la mer de vives émotions, mais y apportaient le sérieux de l'expérience. Ces hommes, par cela seul qu'ils étaient moins jeunes, étaient mieux faits pour comprendre et pratiquer ce dévouement modeste envers le pays, dont la tâche devait être de maintenir, pour le jour du danger, notre escadre dans sa forte et permanente organisation. Ils étaient mieux faits pour se pénétrer

de cette pensée, que conserver, c'est améliorer, et, fidèles à l'exemple qui leur était donné par leurs chefs, ils mirent leur honneur à respecter dans toutes ses parties, et jusque dans ses moindres détails, l'œuvre de M. l'amiral Lalande. Le personnel des matelots, s'il fut réduit, ne changea pas d'esprit. Il resta ce qu'il avait été jusqu'alors, content de son sort, soumis et affectionné à ses chefs, et leur rendant facile, par son bon vouloir, la tâche de son éducation militaire. Nulle altération dans la discipline ; j'ai dit sur quels principes elle reposait : il n'était rien survenu qui pût en affaiblir l'autorité.

Il faut pourtant en convenir, un mal que l'escadre n'avait pas connu dans les deux années précédentes était devenu à craindre pour elle : c'était l'ennui, ce grand ennemi de tous les hommes et particulièrement des matelots dans le port. Il n'y avait plus pour les esprits la puissante distraction d'une guerre imminente, et il était difficile de rien trouver qui la remplaçât. Toute l'attention de l'amiral dut se tourner vers le soin de prévenir ce mal cruel, et le principal remède qu'il employa pour le combattre fut de tenir ses

équipages en haleine par une continuité d'occupations et d'exercices divers qui ne laissassent aucune place à l'oisiveté; puis l'amiral Hugon sollicita et obtint du gouvernement l'autorisation de sortir avec l'escadre pour s'exercer à la mer et empêcher l'épée de se rouiller par un trop long séjour dans le fourreau.

Il existe près de Toulon un beau bassin, assez étendu pour y faire manœuver toute une flotte; ce vaste espace de mer, abrité des vents du large par la chaîne des îles d'Hyères, est le champ de manœuvre le plus commode pour former et instruire une escadre. Ce fut là que l'on conduisit d'abord notre flotte, alors que l'état de nos relations avec le reste de l'Europe ne nous permettait pas de courir les eaux étrangères sans nous exposer à des rencontres où la susceptibilité eût pu nous faire oublier les lois de la prudence. L'escadre vint jeter l'ancre au mouillage des Salines, en face de cette ville d'Hyères jetée d'un façon si pittoresque sur une colline parsemée de palmiers et d'orangers, et couronnée par de belles ruines romaines. Nos vaisseaux, protégés contre la violence du mistral par une presqu'île sablonneuse couverte

de pins-parasols, étaient là tout aussi en sûreté et tout aussi bien au bout du télégraphe qu'ils l'eussent été à Toulon même. En même temps, on était hors du port, inappréciable avantage pour qui sait ce que perdent des bâtiments armés à y séjourner trop longtemps. On n'avait à craindre ni ces mutations continuelles qui ébranlent la bonne organisation des états-majors et des équipages, ni ces réparations sans cesse renaissantes qui entravent les exercices et nuisent à la discipline par le contact du matelot avec l'ouvrier. En mer, hommes et choses doivent rester comme ils sont; on écoute moins la fantaisie du changement quand on a moins de moyens de la satisfaire, et les bâtiments savent eux-mêmes fort bien attendre l'heure d'être réparés, qui n'arrive jamais assez tôt dans le port. Il y a profit pour le trésor en même temps que pour la discipline.

Ce mouillage, assez austère par lui-même, offrait heureusement aux évolutions navales une facilité qui permettait à l'amiral de ne pas laisser languir ses équipages dans une trop longue immobilité. Quel que fût le temps, il pouvait appareiller et sortir par l'une des trois passes qui s'ou-

vrent sur la grande mer; quel que fût le temps, il pouvait rentrer et chercher un abri contre la tempête. De fréquents simulacres de débarquement, dirigés contre les plages désertes qui avoisinent l'embouchure du Guapeau ou contre les vieilles fortifications de Porquerolles, servaient encore à rompre la monotonie de la routine journalière.

Il ne faut pas croire que ce dernier exercice ne fût qu'une ressource imaginée pour remplir quelques heures vides de la journée de nos matelots; c'était une partie fort importante de leur éducation, à laquelle nos côtes se prêtaient beaucoup mieux que les côtes étrangères. Il est assez malaisé d'obtenir, même d'une nation amie, qu'elle vous laisse débarquer en armes sur la plage; le simulacre ressemble beaucoup trop à la réalité pour ne pas donner quelque ombrage : c'est donc chez nous, sur notre propre territoire, qu'il nous faut faire l'apprentissage d'un mode de guerre qui paraît devoir jouer un si grand rôle dans les luttes à venir. En effet, toutes les dernières expéditions maritimes, les nôtres au Mexique, dans la Plata, à Taïti, celles des Anglais en Syrie, en Chine

et ailleurs, n'ont été qu'une série de débarquements et de coups de main. L'emploi chaque jour croissant de la vapeur doit avoir pour effet de généraliser davantage encore ce genre d'opérations. Il importe donc d'en rendre la pratique de plus en plus familière à nos équipages. Il n'y a peut-être pas d'opération plus délicate et qui réclame plus de méthode et de sang-froid, et, il faut bien le dire, ce sont là les qualités les moins naturelles à nos matelots, dont la bouillante ardeur ne sait plus se maîtriser dès qu'ils sont à terre.

Ainsi ne furent point perdus pour notre escadre les longs séjours que, de 1840 à 1848, elle dut faire aux îles d'Hyères; ainsi vit-on les habitudes actives du cap Baba et de Besica se conserver même au milieu de son repos apparent sur les côtes de France. Le moment vint cependant où il lui fut donné d'étendre un peu davantage le champ de ses excursions, et elle fit quelques pointes tantôt sur la côte d'Afrique, tantôt sur le littoral italien. Ces promenades n'étaient jamais sans un bon résultat; l'instruction des hommes y gagnait toujours, et souvent la politique y trouvait son profit. On nous permettra de donner quelques

pages à cette partie de l'histoire de l'escadre. Commençons par un accident qui la mit tout entière à deux doigts de sa perte.

L'hiver de 1841 fut marqué par un de ces terribles coups de vent qui passent de loin en loin sur la Méditerranée et font époque dans la vie du marin. Des désastres sans nombre en furent la conséquence. Tous les navires que le mauvais temps surprit sur la côte de l'Algérie, où vint aboutir l'effort de la tempête, furent enveloppés dans un même naufrage. Ces coups de vent ne le cèdent en violence qu'aux ouragans des mers tropicales; ils descendent comme une avalanche des flancs neigeux des Pyrénées et des Alpes, et, dans leur course invariable du nord au sud, balayent tout sur leur passage. Aucun signe n'annonce leur venue; le baromètre lui-même, cet indicateur si fidèle des perturbations atmosphériques, reste haut avant que commence la tempête et pendant qu'elle dure. Malheur aux navires que leur destinée a amenés sous ses coups!

La rencontre de ces redoutables crises de la nature est, pour le marin, plus qu'un jour de combat. Il n'y a point là pour lui l'odeur de la

poudre ni l'enivrement de la gloire; il faut lutter de toute l'énergie de l'âme et du corps contre un danger certain, sans cesse menaçant, et se multipliant sous mille formes. Les voiles sont emportées, les mâts brisés; le navire échappe à la volonté qui le gouverne, et, battu à coups redoublés par une mer furieuse, n'a plus de défense contre ses assauts. La charpente, écrasée sous le poids de l'artillerie, joue de toute part; l'eau entre par chacun des joints du navire, la lutte semble désespérée, et elle n'en est que plus active. Combien de temps pourra-t-on encore résister? Personne ne le sait; peut-être dans un moment tout sera-t-il fini : chaque instant qui s'écoule ôte une chance de salut. Les forces humaines sont à bout, le courage leur survit encore; là éclate la puissance de la discipline, là est son triomphe. Voyez le capitaine debout à l'arrière de son navire, fortement attaché à la muraille, car l'irrésistible violence des mouvements ne permet à personne de se tenir debout sans aide. Voyez-le calme et serein, fier de sa responsabilité et de l'exemple qu'il doit donner à tous. Ou avec l'aide de Dieu il sauvera tous ces braves gens dont la vie lui est confiée, ou il

mourra en faisant jusqu'au bout son devoir. Cette pensée qui l'anime anime avec lui tout le monde; elle est portée dans tous les recoins du navire par ces jeunes aspirants qui se pressent autour du chef, avides de recueillir chacun de ses ordres, chacun de ses signes, pour les transmettre, avec l'agilité et l'intelligence de leur âge, là où le bruit des éléments déchaînés ne permet plus à la voix humaine de se faire entendre. Sur un champ de bataille où se joue la destinée des nations, le général peut voir quelquefois d'un œil stoïque ses moyens d'action détruits par le feu de l'ennemi : ou bien il aura des réserves pour changer la face de ses affaires, ou bien, s'il gagne la fin du jour, le soleil, en se couchant, pourra lui ménager pour le lendemain des chances nouvelles. Dans la lutte contre les éléments, point de repos; le jour, la la nuit, le combat dure, le combat sans témoin et sans gloire. Enfermé dans une citadelle que l'ennemi attaque de toute part et sans relâche, vous n'attendez, pour vaincre, de secours que d'en haut, et quelquefois ce secours ne vient pas. L'âme se trempe fortement dans ces épreuves, où le danger personnel est oublié en présence du

danger commun, où chacun à chaque instant risque sa vie pour le salut de tous, et peut mesurer de l'œil combien est mince la barrière qui le sépare de l'éternité. Il est impossible, au sortir d'une pareille lutte, de ne point se sentir meilleur; l'idée du devoir s'agrandit, la discipline prend quelque chose de sacré; l'affection et le respect s'accroissent pour le chef avec qui l'on a été en péril : on pense à Dieu, à la vie future, et il semble que l'on domine de plus haut les mesquines agitations de ce monde. S'il est dans notre nature que les bonnes impressions ne soient pas de longue durée, celles-là du moins ne s'effacent jamais entièrement, et le patriotisme, la sagesse, la foi religieuse de nos populations maritimes en sont la preuve.

L'escadre reçut le violent coup de vent dont nous parlons. Elle sortait de Toulon pour s'exercer le 23 janvier au matin. L'amiral Hugon avait son pavillon sur le vaisseau à trois ponts *l'Océan;* les vaisseaux *le Généreux, l'Iéna, le Triton, le Neptune* et la frégate *la Médée* avaient pris la mer sous ses ordres. Le temps était beau; la brise, molle et languissante, avait forcé l'amiral, sorti le dernier,

à se faire remorquer pour rejoindre ses vaisseaux, qui, surpris par le calme, ne pouvaient le rallier. Le baromètre montait, indice ordinaire d'une heureuse fixité dans l'état de l'atmosphère. Dans la nuit cependant, la brise se fit du nord avec une si brusque violence, que l'amiral donna le signal de prendre tous les ris, c'est-à-dire de diminuer la voilure jusqu'à sa dernière limite.

L'escadre, en ce moment, courait dans l'ouest, recevant sur son flanc droit le vent du nord. Or, en suivant cette direction, on s'engage dans le golfe du Lion, et l'expérience a démontré que les coups de vent y sont toujours plus violents que sur la côte de Provence. En virant de bord, on aurait regagné l'abri de cette côte, et à l'avantage de trouver moins de vent se serait joint celui de n'avoir pas de mer, la brise venant de terre; on aurait pu en outre se réfugier dans un des nombreux ancrages que la nature a répandus avec profusion sur notre littoral, de Marseille à Antibes. L'amiral essaya donc de changer de route; mais déjà la tempête était assez forte pour éteindre toutes les lanternes avec lesquelles on voulait faire les signaux. Plusieurs vaisseaux avaient pris les de-

vants, et on les avait perdus de vue dans l'obscurité de la nuit. D'après les règles de la tactique navale, ils ne pouvaient, sans commandement, faire une autre route ; si donc l'amiral virait de bord, en se dérobant au mauvais temps, il y laissait l'escadre exposée, sorte d'abandon dont il ne voulut pas admettre un instant la possibilité. On continua la bordée de l'ouest. Seul, le vaisseau *le Généreux*, ne voyant plus le vaisseau amiral, regagna la côte de Provence, où il tint la cape avec une mer comparativement belle, et fit peu d'avaries.

Le lendemain, au point du jour, l'amiral Hugon eut le chagrin de ne pouvoir découvrir à l'horizon aucun de ses navires. A trois heures de l'après-midi seulement, on aperçut le vaisseau *le Triton*, qui signala qu'il faisait trente-six pouces d'eau à l'heure. C'était en effet un très-vieux navire, et la violence des coups de mer le démolissait à vue d'œil. Néanmoins, son héroïque capitaine, M. Bruat, n'avait pas voulu, sans ordre, abandonner son chef. On lui donna liberté de manœuvre, et il fit route pour les Baléares, où il arriva après avoir couru plusieurs fois le danger de sombrer. Il fallut entourer le navire d'un câble fortement

roidi pour arrêter la dislocation de ses membrures, à peu près comme on entoure de cordes un vieux panier près de s'entr'ouvrir. Les avaries de la mâture furent graves, la grande vergue fut rompue, les voiles arrachées, les embarcations démolies.

Dans la nuit du 24 au 25, le temps devint très-noir, la mer était monstrueuse, et, vers trois heures du matin, la bourrasque éclata dans toute sa violence. La situation du vaisseau amiral devenait critique; aussi le capitaine de pavillon, M. Hamelin, envoya-t-il à tous les officiers l'ordre de se rendre à leur poste. Telle était la force du vent, que les voiles, quoique serrées sur les vergues, étaient réduites en charpie; les bastingages de l'avant avaient été enfoncés par la mer, les canots suspendus sous le vent étaient enlevés, ceux de l'autre bord se tordaient sous le souffle de la tempête et s'en allaient ensuite en éclats. Plusieurs fois, sous les coups d'un énorme roulis, la grande vergue alla jusqu'à toucher l'eau. Le jeu de la charpente était effroyable; treize des grandes courbes qui joignent les ponts du vaisseau à ses murailles furent rompues, onze des baux ou

poutres qui, en supportant les planches sur lesquelles reposent les canons, lient entre eux les flancs du navire, tombèrent dans les batteries. Les boulets et les armes, lancés çà et là au gré du roulis, tuèrent un homme et en blessèrent vingt-quatre. Il n'y avait pas moins de quatre à cinq pieds d'eau dans les batteries, et les pompes, disloquées comme tout le reste et presque impossibles à manœuvrer au milieu des mouvements désordonnés du navire, n'avaient qu'une action insuffisante. Plus de cuisine à bord, plus de moyen d'y faire du feu; la faim se joignait à la fatigue pour épuiser les forces de ce vaillant équipage. Néanmoins, le cœur ne lui faillit pas un instant; la calme bonhomie de l'amiral, qui donnait ses ordres comme au milieu des circonstances les plus ordinaires de la navigation, la froide énergie de M. Hamelin, inspiraient à tous le courage et la confiance.

Vers trois heures de l'après-midi, on craignit d'être porté par la dérive vers les îles Baléares, et il devint urgent de changer de route. C'était un moment critique. Le vaisseau, en travers à la lame et poussé en travers par elle, n'avait pas assez de

vitesse pour donner de l'action à son gouvernail. On n'avait plus de voiles à mettre au vent à l'extrémité du navire pour le faire tourner, et, quand on en aurait eu, elles n'auraient pu tenir un moment contre la tempête. Cependant, il n'y avait pas à hésiter; encore quelques milles dans la direction où l'on était entraîné, et le vaisseau allait être jeté irrésistiblement sur les roches aiguës dont est semé le littoral des Baléares, et personne ne fût revenu raconter ce grand désastre. On recourut alors à une mesure extrême : cinquante hommes, leurs officiers en tête, montèrent dans les haubans de misaine, au risque d'être balayés par la tourmente. L'action du vent sur leurs corps suppléa à l'absence des voiles, et le vaisseau commença son évolution. Là encore, cependant, il y eut un de ces moments d'incertitude suprême si communs dans la vie maritime. Le vaisseau tournait, mais il n'avait pas de vitesse, pas assez du moins pour fuir les lames ou en amortir la violence. Si à l'instant où il allait présenter au vent l'arrière, cette partie faible de sa charpente, un coup de mer venait le frapper, il était fort à craindre qu'il ne l'enfonçât, et, la

brèche une fois faite, l'agonie du vaisseau n'eût pas été longue. Ce moment de solennelle anxiété fut heureusement très-court. Le vaisseau acheva son évolution sans accident ; il était sauvé. Le soir, le baromètre baissait et la tourmente s'apaisait.

Le lendemain, on put commencer à faire un peu de voiles. L'amiral se dirigea sur San-Pietro (Sardaigne), où il trouva *la Médée,* qui avait fait peu d'avaries. *Le Généreux* était rentré à Toulon ; *le Triton* avait gagné Mahon, mais dans un état tel, qu'il y aurait eu péril à l'en faire sortir sans escorte. *Le Neptune* et *l'Iéna* étaient à Cagliari avec des mâts et des vergues brisés, et encore ce dernier vaisseau était-il arrivé juste à temps pour arrêter une voie d'eau qui menaçait de l'engloutir.

Je n'ai pas cédé ici à la fantaisie puérile de faire une description de tempête ; c'est un épisode de la vie de notre escadre, c'est une des journées de son éducation que j'ai voulu raconter. Si ces crises redoutables de la nature font éclater toute la faiblesse de l'homme et lui montrent de bien près son néant, elles témoignent anssi de sa force

et de ce que peuvent l'intelligence et le courage sous l'empire de la discipline. C'était un triste spectacle que celui de cette escadre si belle, si bien ordonnée, et que quelques heures avaient ainsi éparpillée et réduite pour longtemps à l'impuissance ; mais, dans cette lutte affreuse qu'elle avait soutenue, dans cette dispersion même, elle n'avait pas été vaincue ; elle pouvait en quelque sorte réclamer l'honneur de la victoire. Il se trouva bien quelques rigoureux calculateurs pour reprocher au ministre d'avoir ordonné cette sortie inutile et coûteuse de la flotte en hiver ; les marins l'en remercièrent et rendirent un hommage unanime à la vigueur et à l'énergie déployées par les équipages. Ces équipages furent contents d'eux-mêmes et sentirent leur valeur encore augmentée après une telle épreuve. L'escadre vint se réparer à Toulon, puis elle alla à Alger, et, chemin faisant, elle exécuta devant l'île de Minorque les plus belles et les plus savantes évolutions de la tactique navale.

En 1842, après un court séjour aux îles d'Hyères, elle se rendit sur les côtes d'Italie : elle montra successivement son pavillon devant Bastia,

l'île d'Elbe, les plages romaines, puis elle s'arrêta assez longtemps dans le golfe de Naples.

Ce beau golfe a toujours été un séjour de prédilection pour nos flottes, un lieu de repos et de récréation où nos amiraux aimaient à conduire leurs équipages après une longue et austère croisière. Outre la sûreté des ancrages, la beauté du site et le charme enivrant de cette nature sans rivale peut-être dans le monde, nous trouvions pour nos matelots toute espèce de vivres frais, des légumes, des fruits excellents, et à si bon marché, que c'était un calcul d'économie, aussi bien que d'hygiène, de remplacer leurs rations salées par des approvisionnements pris sur le marché napolitain. Naples avait un autre attrait, et beaucoup plus grand, pour nos équipages : c'est que nous pouvions sans inconvénient les laisser aller à terre. Il ne se trouvait pas là, comme dans d'autres ports plus fréquentés, de ces embaucheurs américains, toujours à l'affût de nos meilleurs matelots pour les solliciter à la désertion par l'appât du gain et d'une trompeuse indépendance. Nous ne craignions pas non plus pour eux, comme dans nos propres ports, le contact si dangereux d'une population

d'ouvriers infectés du poison de ces fausses doctrines subversives de toute société, de toute autorité, de toute discipline. Il y avait donc autant de sécurité pour nous que de plaisir pour eux, quand nous les envoyions à terre. Leur grande joie était, avec leurs faibles ressources, de se procurer une voiture, et d'aller chercher, soit dans la ville, soit au dehors, tous les raffinements du *comfort*, ceux du luxe même, comme ils les entendaient. Bien accueillis par les habitants, pour qui c'était un amusement de les voir gravement assis dans les calessines, et se faisant traîner le long de la strada Nuova et de Toledo, du Pausilippe à Capo-di-Monte, nos matelots savaient se divertir, en se souvenant encore de la discipline, moins en enfants qu'en gens bien élevés. Que si par malheur un d'entre eux, ayant un peu abusé du soleil et du vin de Sicile, venait à faire du bruit ou s'attaquait au premier uniforme qu'il rencontrait, parce qu'il l'avait pris pour celui du gendarme, ce mortel ennemi du matelot, une police vigilante s'emparait du délinquant, et, lisant sur son chapeau le nom de son navire, le ramenait à bord, où l'on pardonnait ordinairement des fautes

qui n'étaient jamais bien graves, et si excusables d'ailleurs dans une vie où il y a si peu de place pour le plaisir. Naples n'avait pas moins de charme pour nos officiers, grâce à l'accueil toujours cordial et bienveillant qu'ils recevaient dans un monde où, par une condescendance hospitalière, on voit s'abaisser devant les étrangers toutes les barrières établies par le rang et la fortune. Il y eut un jour où ces bonnes relations de notre escadre avec la société napolitaine furent de quelque poids dans la politique, et je crois pouvoir assurer qu'elles aidèrent grandement le royaume des Deux-Siciles à sortir de la crise de 1848.

1843, 1844, 1845. — Pendant ces trois années, l'escadre est réduite à huit vaisseaux, et encore faut-il les constants efforts de M. l'amiral Mackau et du petit nombre d'hommes pratiques de nos assemblées pour empêcher la destruction de cette force navale, la seule avec laquelle il nous fût possible de pourvoir aux besoins imprévus de la politique. Il n'y aurait eu nul péril à la supprimer sans doute, si on l'eût remplacée par une flotte de frégates à vapeur en nombre toujours suffisant pour transporter sur n'importe quel point du globe un

corps d'armée d'au moins vingt mille homme rassemblé à Toulon et destiné comme auxiliaire aux opérations maritimes. Ces troupes familiarisées chaque jour avec les détails de l'embarquement, du séjour à bord et du débarquement, transportées quelquefois par forme d'exercice, soit en Corse, soit en Algérie, auraient été comme une dépendance nécessaire de la flotte à vapeur, et je ne crois pas que l'on eût perdu à ce changement, qui eût substitué à nos vaisseaux une force navale tout aussi puissante et d'une action bien autrement sûre et décisive. Mais ceux qui songeaient à supprimer l'escadre ne songeaient nullement à la remplacer ainsi : ils étaient les premiers au contraire et les plus actifs à retenir le gouvernement, qui pourtant n'avait pas un entraînement excessif vers ce qu'on appelait de chimériques nouveautés.

Sans me laisser distraire de mon seul et unique but, qui est de faire l'histoire de l'escadre, je ne puis me défendre d'exprimer ici le regret que la France, avec ses incomparables soldats, ait laissé échapper les avantages que lui promettait sur mer la création d'une véritable flotte à vapeur. On se

demandera un jour avec étonnement comment elle s'est laissé devancer par tout le monde là où son intérêt évident était d'être la première ; comment, oublieuse du génie de son peuple, elle ne s'est pas empressée de tout faire pour convertir à son profit les guerres maritimes en guerres de terre, destinées à se résoudre par l'occupation du sol et par la conquête. Depuis le grand effort fait en 1839 et en 1840 pour la construction des paquebots transatlantiques, nous n'avons su guère faire autre chose que d'assembler des commissions et leur demander des projets qui ne devaient jamais être exécutés. L'expédition de Rome en 1849, ce premier exemple d'un mode de guerre destiné à devenir plus fréquent chaque jour, s'est accomplie à peu près uniquement avec les moyens créés en 1840, et l'on oublie que ces frégates à vapeur, qui depuis dix ans relient à elles seules l'Algérie à la France, sont à la veille d'être usées, et que nous n'avons rien à mettre à leur place! Il y aurait pourtant là un sujet important de méditations. Je reviens à mon récit.

Nous trouvons en 1843 l'escadre sous les ordres de l'amiral Parseval-Deschênes. Cet officier gé-

néral suivit l'exemple de l'amiral Hugon, et respecta religieusement l'organisation qu'il trouva établie. Si quelques modifications de détail furent apportées, elles ne furent introduites qu'après avoir été réclamées avec instance par l'opinion publique, si puissante à bord de nos vaisseaux, et lorsqu'une commission composée des officiers les plus expérimentés de l'escadre avait étudié la question et donné un avis motivé. Par ces sages précautions, les changements prenaient force de loi et étaient approuvés par tous. L'amiral Parseval, malgré l'immense expérience qu'il avait acquise dans une vie de travaux et de périls, comme il y en a peu dans nos annales[1], malgré le respect qu'inspirait son caractère et ce que l'affection de tous donnait d'absolu à son autorité,

1. L'amiral Parseval assiste comme aspirant sur *le Bucentaure* à la bataille de Trafalgar, et fait naufrage sur ce vaisseau après le combat; lieutenant à bord de la frégate *l'Africaine*, fait naufrage avec elle sur l'île de Sable, et contribue puissamment par son dévouement au salut de l'équipage; fait naufrage sur *la Sauterelle*, à la Guyane, et sur *le Faune* dans la Plata; capitaine de *l'Iphigénie* au Mexique; épouvantable épidémie de fièvre jaune; combats de Saint-Jean d'Ulloa et de la Vera-Cruz.

se refusa constamment à rien modifier par lui-même. Il connaissait trop bien les hommes pour ne pas savoir que ce qui émane de la volonté d'un seul, avec quelque enthousiasme qu'on l'accepte d'abord, finit toujours par être contesté, et que la responsabilité du bien même devient quelquefois trop pesante quand elle n'est pas partagée. L'escadre resta donc avec lui à peu près ce qu'elle avait été sous ses deux prédécesseurs, et, pendant les trois années qu'il la commanda, elle eut pour principal rôle de concourir avec nos soldats à assurer notre domination en Afrique.

A cette époque, les colonnes mobiles de notre armée, luttant de ruse et de légèreté avec les nomades du Sud, supportant la faim, la soif et toutes les misères avec une abnégation que leur bravoure dans le combat pouvait seule égaler, étaient parvenues à faire respecter les limites de nos possessions du côté du désert. Les choses étaient moins avancées sur la frontière de l'ouest qui touche au Maroc. Là habitait une population fanatique et guerrière, dont les irruptions continuelles, en provoquant de notre part de continuelles représailles, menaçaient de nous entraî-

ner à des agrandissements illimités de territoire. La guerre du Maroc, en 1844, avait eu pour résultat de mettre un terme à cette situation dangereuse; elle apprit au gouvernement marocain à connaître les forces de la France, et lui prouva en même temps que son propre intérêt et le soin de son existence exigeaient qu'il vécût en bonne intelligence avec nous. La reddition d'Abd-el-Kader, qui fut obtenue par l'active coopération des troupes marocaines, donna raison plus tard à cette politique, et ce résultat valut mieux pour nous sans doute que la nécessité d'aller mettre garnison à Fez. Ajoutons en passant que, dans la campagne maritime du Maroc, trois vaisseaux, détachés momentanément de l'escadre, furent employés, et qu'ils firent honneur à l'école d'où ils étaient sortis.

Les frontières de l'Algérie étaient ainsi assurées du côté de l'ouest et du sud. Restait la frontière de l'est, la moins inquiétée jusqu'alors et néanmoins celle de toutes d'où pouvaient, dans l'avenir, sortir le plus de dangers pour notre colonie. On va voir comment l'action morale de l'escadre éloigna ces dangers.

L'empire ottoman réclame encore aujourd'hui la régence de Tunis comme une de ses provinces. Nominalement, le bey actuel, Ahmed, est son vassal, mais en fait il est un souverain parfaitement indépendant. Fils d'une chrétienne qui a exercé et qui exerce encore sur lui la plus douce influence, ce prince éclairé a réussi, au milieu de mille embûches, à triompher de tous ses ennemis, à maintenir son autorité sur toute la régence, et à assurer au commerce une liberté et une sécurité que bien des États plus civilisés pourraient lui envier. Du jour où la France est devenue maîtresse de l'Algérie, sa politique a dû être de se faire un ami de ce prince; elle lui a demandé de ne pas permettre que la paix fût troublée sur celle de ses frontières qui touche à la nôtre, et, en retour, elle lui a garanti le maintien de sa domination. Ce n'est pas tout, en effet, pour le bey de Tunis d'être maître chez lui; il faut qu'il soit à l'abri des coups du dehors, et, réduit à ses propres forces, il serait incapable de résister à l'ordre de descendre du trône que le sultan lui ferait signifier par une escadre. Or, il est notoire que plusieurs fois déjà cet ordre lui eût été envoyé de Constantinople, si le bras

de la France ne se fût étendu pour le protéger.

Rien de plus net, de plus explicite, de plus ferme que la politique française en cette affaire. En dépit de tous les mauvais vouloirs et de toutes les intrigues qui poussaient le divan contre nous, nous avons déclaré que le bey de Tunis était notre allié, et que nous ne permettrions pas qu'aucune atteinte fût portée à sa puissance. Et c'est pour mettre le fait en accord avec les paroles que plusieurs années de suite notre escadre est allée séjourner devant Tunis tout le temps que la flotte turque était hors des Dardanelles. Si notre gouvernement n'eût pas montré cette vigueur et cette prévoyance, la Porte, à l'heure qu'il est, serait rentrée en possession de Tunis ; au lieu d'un prince indépendant et ami de la France, nous aurions sur notre frontière de Constantine un pacha turc animé contre nous des rancunes de son gouvernement, qui ne nous a pas encore pardonné la conquête de l'Algérie, et peut-être animé aussi de rancunes étrangères. Tunis fût devenue un foyer d'intrigues sans cesse menaçantes pour notre colonie. Tous les ans donc, depuis 1843 jusqu'en 1846, l'escadre fut envoyée sur la rade de Tunis avec ordre d'y rester tout le

temps que durait la tournée annuelle du capitan-pacha dans la Méditerranée. On jetait l'ancre fort loin de terre, à une lieue environ en face du cap Carthage, sur lequel s'élève aujourd'hui la chapelle consacrée par la piété du roi Louis-Philippe à la mémoire de saint Louis. Dans le fond de la baie, on voyait les blanches fortifications de la Goulette et les tentes du camp où les troupes du bey reçoivent d'un corps d'officiers français les enseignements de la discipline européenne.

Je n'ai ici nul récit à faire, je n'ai rien à dire de ces stations répétées devant Tunis, sinon que, de tous les services accomplis par l'escadre, ce fut sans contredit le plus pénible. L'époque à laquelle on arrivait là était invariablement la même ; c'était celles des plus grandes chaleurs de l'été, et il fallait, sous un soleil dévorant, au milieu des maladies qu'il engendrait parmi les équipages, et avec le tourment des secousses presque sans relâche qu'une violente houle imprimait aux navires, demeurer là trois ou quatre mois dans une entière inaction, sans distraction aucune, pas même celle que les exercices de débarquement et de canonnage essent pu apporter à ces journées d'une si

triste monotonie. Tunis, horrible ville, séparée de la Goulette par une longue route sur un sable mou et brûlant, au bord d'un marécage infect, n'offrait d'attrait à personne après qu'on l'avait vue une fois. On restait donc à bord, maudissant les nécessités de la politique par lesquelles on était cloué sur ces affreux rivages. Si le métier de la mer a ses charmes, s'il a ses grandes émotions, il faut bien qu'il ait aussi ses dégoûts et ses tristesses, et nulle part il n'y en a plus que dans ces longues stations, où l'on n'a rien à faire que d'observer et d'attendre ce qui, la plupart du temps, n'arrive pas. Lorsqu'à l'ennui viennent se joindre, comme cela n'est que trop fréquent, les funestes influences d'un climat malfaisant, lorsqu'on voit la maladie commencer à faire des victimes, il faut alors avoir une rare force de caractère pour ne ressentir jamais les atteintes du découragement. Il n'y a que la religion du devoir, que les saintes traditions de l'honneur, qui empêchent l'âme de défaillir, et quelquefois aussi à ces graves pensées l'imagination vient joindre, comme dans un riant mirage, le souvenir de la patrie, doux au cœur du marin ainsi qu'à celui de l'exilé.

Cependant, à la longue, ce retour annuel de l'escadre devant Tunis eût manqué de dignité. Il suffisait à la Porte d'envoyer quelques bâtiments hors des Dardanelles pour nous faire tout quitter et arriver là comme hors d'haleine. C'était donner à trop bon marché la facilité de tenir en échec les forces navales de la France; c'était, en outre, avoir trop l'air de douter de l'autorité que devait avoir la parole de nos ambassadeurs. Il fallait donc chercher une occasion de renvoyer à nos adversaires les alarmes qu'ils croyaient nous inspirer. Cette occasion se présenta en 1846.

Tripoli est la dernière des régences barbaresques qui soit restée aux mains de la Porte; c'est un véritable pachalik, dont le titulaire est changé aussi souvent que le veulent les intrigues du sérail. Quelques villes du littoral ont des garnisons turques, mais l'intérieur de la province est administré suivant le système employé par les anciens deys. Cette régence, contiguë à celle de Tunis, était devenue le centre de toutes les intrigues qui avaient pour but le renversement du bey Ahmed. Le gouvernement turc, déconcerté dans ses projets d'agression maritime contre son vassal affranchi,

avait, dit-on, la pensée de le combattre par terre, et de nombreuses troupes avaient été débarquées à Tripoli et dirigées sur la frontière tunisienne. L'intérêt de la France était de décourager cette tentative comme celle d'une attaque par mer : l'escadre fut donc envoyée à Tripoli.

C'était au mois de juillet 1846. L'escadre était forte de sept vaisseaux et de trois bateaux à vapeur. Au moment où elle approchait des côtes, bien avant que l'on eût reconnu la terre, un phénomène étrange frappa tous les regards. Quoiqu'on fût en plein midi, les nuages étaient colorés à leur partie inférieure par un filet rouge semblable à ces belles teintes dont le soleil les dore à son coucher. Ces reflets, dont l'aspect était si nouveau pour nous, venaient de la réverbération du soleil sur les sables du désert, car ici le désert, dans toute son aridité et dans toute son horreur, s'étend jusqu'à la mer. Il n'y a plus de région montagneuse, plus de *sahel,* comme sur les côtes du Maroc et de l'Algérie. La côte de Fer, qui court de Gibraltar vers l'est jusqu'au cap Bon, s'arrête là pour faire place à des rivages aussi inhospitaliers, aussi dépourvus de ports, mais bien plus dangereux,

puisqu'il est impossible de les apercevoir de loin, et que souvent la sonde même n'en indique pas le voisinage. C'est ainsi qu'à l'instant où l'escadre approchait de Tripoli, le premier indice de la terre nous fut donné par le changement dans la couleur des nuages. Bientôt après, on distingua à l'horizon une longue bande de poussière, causée par les sables que le vent soulevait, puis les cimes d'un bois de dattiers, et, au milieu de ce bois, les sommets des bizarres fortifications qui défendent Tripoli, quelques pavillons élevés pour le pacha et les consuls, le tout dominé par l'étendard écarlate du sultan. Autour de l'oasis de dattiers qui entoure la ville, on n'aperçoit qu'une mer de sable rouge, qui s'étend à perte de vue, et sur laquelle de longues caravanes de chameaux cheminent péniblement. Tripoli, en effet, est le centre d'un commerce important, et, malgré la misère dont elle présente l'aspect, malgré l'épouvantable oppression sous laquelle gémissent ses habitants, obligés de faire en peu de temps la fortune de chacun des pachas qui s'y succèdent, cette ville n'est pas aussi morte qu'elle a l'air de l'être. C'est presque exclusivement de Tripoli que

les peuplades du Fezzan et de l'Afrique centrale tirent les produits des manufactures d'Europe. Un petit port, formé comme celui d'Alexandrie par une chaîne de rochers, au milieu desquels s'ouvrent plusieurs passes, est la cause du peu de mouvement et de vie que le commerce donne à cette triste plage. Ce port est inaccessible aux grands navires de guerre, mais des bâtiments de 500 à 800 tonneaux y trouvent un refuge assuré, le seul entre Tunis et Alexandrie. Aussi n'a-t-il pas cessé d'être fréquenté, en dépit de toutes les entraves apportées aux relations commerciales par la rapacité et la violence dn gouvernement turc.

L'escadre jeta l'ancre devant la ville, où son arrivée inattendue répandit une très-vive agitation, malgré la flegmatique indifférence ordinaire aux musulmans. Le drogman du pacha vint aussitôt offrir à l'amiral les présents d'usage en bestiaux et rafraîchissements; il était fort pressé de savoir s'ils seraient acceptés, et de s'assurer si nous venions en amis ou en ennemis, nous laissant voir par là que la conscience de son maître n'était pas parfaitement nette. Notre attitude ne

tarda pas à le tranquilliser. Il voulut alors en apprendre davantage et s'efforça de pénétrer le motif de notre visite, mais les explications furent remises au lendemain. Le lendemain, en effet, l'amiral, accompagné du consul général de France, se rendit chez le pacha. Il fallut traverser des rues sales et tortueuses, assez semblables à ce qu'étaient celles d'Alger aux premiers temps de notre conquête. Ces rues étaient encombrées d'Arnautes, vaillante milice que fournissent au sultan l'Albanie et la Bosnie, ces deux provinces qui sont restées comme les vieilles citadelles du fanatisme musulman. Jamais plus beaux hommes n'ont porté plus fièrement d'ignobles haillons. Ils ont le teint blanc, l'œil bleu, la pureté des contours du visage et la noble tournure des montagnards du Caucase ; seulement, leur longue moustache blonde et leurs traits fortement accentués donnent à leur physionomie un caractère plus expressif. Pour tout vêtement, ils portent une chemise en lambeaux qui laisse à découvert leur large poitrine, une sale fustanelle serrée autour d'une taille aussi fine que celle d'une femme, et sur la tête un bonnet rouge avec un long gland

pendant sur l'oreille. Cette description serait incomplète si l'on n'y joignait l'arsenal obligé de pistolets et de yatagans magnifiques qui brillent à leur ceinture. La Porte envoie cette milice fière et ingouvernable là où elle a des entreprises désespérées à tenter, ou des populations à traiter sans ménagement. Excellents soldats sur le champ de bataille, ils ont partout ailleurs la férocité et la turbulence d'une race de bandits, et le gouvernement turc, qui ne peut s'en passer à la guerre, en est toujours embarrassé en temps de paix. Toute la route du débarcadère au palais du pacha en était couverte, et leur mine insolente contrastait étrangement avec l'humilité des fonctionnaires turcs. Le pacha reçut l'amiral avec un grand empressement, et, après l'échange des politesses d'usage, la conversation politique s'engagea. Elle fut courte. L'amiral déclara au pacha que la France était fatiguée des alarmes journalières que l'on causait au bey de Tunis et des velléités guerrières que l'on manifestait contre lui. Elle avait pris le bey sous sa protection, et toute tentative faite pour l'attaquer serait réprimée par la force. « Si donc vous continuez à armer contre Tunis, atten-

dez-vous, dit-il en finissant, à nous voir revenir en ennemis. « Cela dit, l'amiral se retira, et, le jour même, l'escadre s'éloigna de ces tristes parages.

Cette menace fut prise au sérieux, et elle devait l'être. En effet, Tripoli est l'unique reste de la domination turque sur le continent africain. Que la place eût été enlevée par un coup de main, et le pays, qui est d'ordinaire en état presque constant d'insurrection, eût été livré sans retour à l'anarchie. Tous les efforts de l'empire ottoman eussent été impuissants pour y rétablir son autorité ; le commerce y eût perdu dès lors toute sécurité, et il n'eût pas manqué de chercher d'autres routes pour pénétrer dans l'intérieur. Ces routes eussent été probablement celles de Tunis et de l'Algérie. La Porte, éclairée peut-être par ceux-là mêmes qui la poussaient contre nous, s'avisa de ce péril ; elle reconnut qu'à très-peu de frais la France pouvait lui faire beaucoup de mal, et recueillir pour elle-même un avantage certain et considérable. Elle ne voulut pas y donner prétexte ; depuis ce jour, le bey de Tunis n'a plus été inquiété, et la frontière orientale de l'Algérie continue à se garder toute seule.

L'escadre revint passer l'hiver en France. En 1847, elle subit dans sa composition une modification assez importante. On la réduisit à cinq vaisseaux et une frégate ; mais chacun de ces navires était de l'espèce la plus puissante. Des cinq vaisseaux, trois étaient à trois ponts, un de quatre-vingt-dix canons et le dernier de quatre-vingts ; la frégate n'en portait que quarante ; mais c'étaient de ces redoutables canons obusiers qui lancent horizontalement de véritables bombes, et que le monde entier connaît sous le non de canons à la Paixhans. Moins forte par le nombre des navires qu'elle ne l'avait été dans les trois années précédentes, l'escadre l'était en réalité bien davantage. Sa puissance était immense, jamais nous n'avions eu un noyau de marine aussi compact, aussi solide, aussi bon à présenter à nos amis et à nos ennemis. Les états-majors et les équipages, instruits par une longue expérience, n'avaient plus rien à apprendre. On pouvait considérer cette petite escadre dans son ensemble comme dans chacun de ses détails, et il n'y avait pas de marine au monde qui pût offrir rien de mieux. Nous avions

trouvé le secret de suppléer au nombre par l'excellence et la qualité. A cet avantage de la plus grande force possible sous le moindre volume, l'escadre en joignait un autre, celui de la mobilité. Un puissant remorqueur à vapeur était attaché à chaque navire à voiles. Aussi, pour la première fois, on vit une flotte se mouvoir avec une vitesse de sept milles à l'heure en temps de calme. Pour la première fois, on vit une armée navale franchir en trente-six heures la distance de la Spezzia à Toulon, malgré de fraîches brises contraires, qui, sans le secours des remorqueurs, l'eussent retardée d'au moins une semaine. Dans les opérations maritimes, encore plus que dans la guerre de terre, le temps est précieux; l'occasion une fois perdue ne se retrouve plus. Si donc l'espèce des vaisseaux de l'escadre leur permettait de se mesurer avec des chances certaines de succès contre tout ennemi d'une force numérique égale à la sienne, si même contre un ennemi supérieur en nombre, la puissance de ses moyens d'action lui donnait la possibilité de balancer le succès et tout au moins l'assurance d'une lutte honorable, la mobilité toute nouvelle qu'elle avait acquise

lui offrait en même temps l'avantage de multiplier ses forces par la rapidité et la sûreté de ses mouvements. Enfin, sur cinq grandes frégates et deux corvettes à vapeur, pouvaient être répartis à un moment donné six mille hommes au moins de troupes de débarquement. Et nous savions, dès lors, ce que depuis l'expérience a mieux appris encore, qu'à l'avenir le principal emploi des forces navales sera dirigé contre des ports de mer ; et que, si l'artillerie des vaisseaux est indispensable pour détruire les batteries ennemies, les soldats ne le sont pas moins pour achever le succès et conserver le résultat obtenu. L'escadre, telle qu'elle était composée, remplissait donc, autant que nos ressources maritimes et les limites du budget le rendaient possible, les conditions nécessaires pour ne pas rester au-dessous de ce que les intérêts de la France pouvaient exiger d'elle.

Nous étions à la fin de 1847, à la veille des événements redoutables dont tout le monde pressentait plus ou moins l'approche. On entendait gronder l'orage, et personne ne pouvait se méprendre sur les signes précurseurs qui l'annon-

çaient à plus d'un point de l'horizon. Cependant, nous espérions tous que quelque diversion puissante aurait la vertu de le détourner de notre pays. Involontairement nous nous figurions notre belle et rapide escadre allant chercher ces fameux bataillons préparés par la rude école de la guerre d'Afrique, et les amenant dans les plaines de l'Italie, remplies pour nous de si glorieux souvenirs, afin d'y combattre des ennemis dignes d'eux, sous le drapeau de l'indépendance, noble drapeau qui alors était exempt de toute souillure. Hélas! c'étaient des rêves qui ne devaient pas se réaliser. Du moins, dans le pressentiment des grands événements qui allaient se passer, chacun de nous, comme en 1840, avait fait tout ce qui dépendait de lui pour que l'honneur de la patrie ne fût pas en péril. Le reste était aux mains de Dieu.

III

L'escadre revenait à peine d'une longue station sur les côtes de Sicile et d'Italie, lorsque la nouvelle de la révolution de février arriva à Toulon. Le roi Louis-Philippe avait cessé de régner, et le vent révolutionnaire avait balayé de sages institutions auxquelles trente années de prospérité et de liberté auraient dû servir de sauvegarde. Mais l'avénement de la République ne changeait rien au devoir ; l'escadre était celle de la France, et la conserver à la France fut la première pensée de tous. On fut frappé de stupeur, on eut à refouler au dedans de soi des sentiments froissés ; néanmoins, on comprit qu'avant tout il fallait sauver la

force navale du pays de la désorganisation qui suit toujours un changement violent dans la forme du gouvernement. Tout devait faire croire que la France, lancée dans la plus redoutable des aventures, aurait à lutter contre l'Europe entière ; il importait qu'elle entrât dans cette lutte avec tous les moyens de défendre son honneur et son indépendance. Si d'ailleurs le mot de république faisait une triste impression sur les vieux officiers, éclairés par l'expérience du passé et la connaissance des hommes, il n'en était pas de même des jeunes gens. Beaucoup d'entre eux, aveuglés par les généreuses illusions de leur âge et rêvant pour l'espèce humaine une perfection morale et un bonheur impossibles en ce monde, saluaient avec joie l'avénement d'un régime qui leur montrait dans une perspective trompeuse les vertus des républiques anciennes et les espérances de la gloire militaire.

Un nouveau chef fut aussitôt envoyé, homme de cœur et de résolution, fait pour comprendre et exécuter ce que réclamait la gravité des circonstances. Des manières simples et franches, une physionomie ouverte sur laquelle se réfléchissent

les nobles qualités de son âme, se joignent à un corps glorieusement mutilé pour donner à l'amiral Baudin des dehors qui préviennent et qui entraînent. Ce sont là ses moindres avantages. Il sait vouloir, et le poids de la responsabilité, si lourd à tant d'autres, n'est rien pour lui. Ce que sa conscience et son devoir lui dictent, il l'exécute avec promptitude et vigueur. Tout révèle en lui l'homme fait pour commander, aussi apte à concevoir des idées fécondes qu'à en assurer l'application. Sans perdre un instant, il se décida à arracher l'escadre au spectacle et à la contagion des saturnales révolutionnaires. Il l'entraîna aux îles d'Hyères, et rendit à la République le service, méconnu alors, fort apprécié plus tard, de lui conserver intacts les éléments de grandeur et de gloire si longuement préparés par la monarchie.

L'escadre fut ainsi sauvée; son organisation, sa discipline, ses traditions, son esprit, tout lui resta, et nous allons la voir, comme l'armée, prendre une part dans la tâche glorieuse de conjurer les périls que la catastrophe de février avait appelés sur la France. Plus heureuse que l'armée, il lui fut donné de poursuivre sa carrière

de dévouement envers le pays sans se mêler à nos discordes civiles, et sans avoir à répandre le sang français.

A peine venait-elle d'arriver aux îles d'Hyères, que l'ordre lui fut donné de se rendre sur les côtes d'Italie, pour y appuyer la politique de la France. Le rôle que nos marins ont joué dans les événements dont cette partie de l'Europe a été le théâtre pendant ces dernières années, est une nouvelle phase de l'histoire de l'escadre, et n'est pas la moins honorable. Comme je l'ai dit plus haut, son éducation est achevée désormais, et ce corps plein de sève et de vie, dans la plénitude de sa vigueur et de ses moyens d'action, peut être mis aux prises avec tout ce qu'il y a de plus difficile et de plus périlleux. Et son organisation matérielle n'est pas seule ainsi à l'épreuve : l'esprit qui l'anime n'est pas moins ferme et moins viril, n'est pas moins parfait dans son développement. Cette réunion prolongée d'un grand nombre d'hommes sous l'empire de la discipline militaire, dont j'ai déjà signalé l'heureuse influence, avait alors porté tous ses fruits, et je ne crois pas qu'on ait vu nulle part un plus complet

assemblage des vertus patriotiques et guerrières. Ces vertus, pratiquées sans interruption depuis dix ans, étaient passées à l'état de tradition, de loi écrite dans tous les cœurs et obligatoire pour toutes les consciences. Il faut chercher là le secret de la grande influence que l'escadre allait exercer en Italie sur le cours des événements. Elle n'eut point de combats à livrer; elle n'emprunta sa puissance ni à la portée redoutable de ses canons, ni à la crainte qu'inspiraient les gouvernements éphémères qui, pendant trois ou quatre mois, se succédèrent à Paris; elle se fit respecter par elle-même et par cet ascendant que possède toujours la force qui se modère au milieu du jeu désordonné des passions humaines. Cette flotte opposant aux exemples de la licence et de l'anarchie celui d'une inflexible discipline, ces officiers si calmes, si sages, si dévoués, ne songeant jamais au parti qu'ils pourraient tirer des révolutions au profit de leur ambition, mais au contraire occupés sans cesse à démêler dans les événements de quel côté étaient l'honneur et les intérêts de la patrie, pour marcher à tout prix dans cette voie; voilà ce qui entourait notre escadre d'un respect uni-

versel et lui donnait cette autorité morale dont, heureusement pour la France, elle a fait si bon usage.

Il se peut qu'elle ait quelquefois usé de cette influence d'une manière peu conforme aux vues du gouvernement dont émanaient les ordres qu'elle recevait. En des temps réguliers, cette conduite eût été blâmable; mais, alors que le pouvoir changeait sans cesse de mains en France, était-il possible qu'une direction intelligente et suivie fût imprimée aux mouvements de l'escadre de si loin et en face d'événements souvent imprévus, toujours connus et appréciés d'une manière imparfaite? Le soin de cette appréciation ne revenait-il pas naturellement à l'amiral qui était sur les lieux, et qui, en voyant se dérouler devant lui, jour par jour, le long drame dont l'Italie était le théâtre, s'inspirait, sur chaque décision qu'il avait à prendre, de l'esprit de l'escadre, de cet esprit si éminemment national! Non, jamais l'histoire ne reprochera à nos marins le rôle que la nécessité leur fit jouer alors, ou bien, au même titre, elle devrait reprocher au pays les efforts que, sur tous les points du terri-

toire, il fit pour se sauver lui-même, quand son gouvernement le laissait périr. L'escadre agit comme agirent les généreux citoyens qui défendirent victorieusement l'Assemblée constituante, le 15 mai 1848. C'est qu'en effet, quoique à distance, elle ne pouvait manquer de recevoir le contre-coup de l'opinion honnête et éclairée du pays; c'est qu'elle apprenait de lui à ne prendre conseil que de son patriotisme et de son bon sens dans les circonstances critiques où elle allait se trouver; c'est qu'enfin cette influence de la pensée publique venait fortifier chez l'amiral la résolution, qu'il trouvait dans son esprit et dans son cœur, de suivre la ligne de conduite qui lui était tracée par l'intérêt de la France. C'est la manière dont cette influence de notre escadre s'est exercée, ce sont les résultats qu'elle a poursuivis et obtenus, que nous allons maintenant raconter.

A peine arrivée sur les côtes d'Italie, l'escadre y reconnut les tristes conséquences de la révolution qui s'était accomplie à Paris. Dès le lendemain du 24 février, le mouvement libéral, qui se préparait depuis longtemps, avait éclaté sur tous

les points de la péninsule. Les hommes honorables et modérés, les vrais patriotes qui avaient travaillé à opérer ce mouvement pour secouer le joug étranger et doter le pays d'institutions libres, avaient compté sur l'appui sage de la France monarchique et constitutionnelle. Cet appui leur manquant, ils ne voulurent voir, dans les triomphateurs et les gouvernants de Paris, que des fauteurs de désordre ou des conquérants sans scrupule. Aussi, dès l'abord, le mot si répété du roi Charles-Albert : *Italia farà da sè*, ce mot qui semble être l'expression d'une confiance présomptueuse, fut-il dicté surtout par la défiance que la république française inspirait au parti libéral en Italie. Si notre gouvernement eût racheté ses torts révolutionnaires par une politique ferme et décidée, qui eût confondu sa cause avec la cause italienne, ses sympathies lui seraient certainement revenues; mais on voyait que la France, avec sa révolution stérile et impuissante, agiterait l'Italie sans la sauver, qu'elle déserterait sa politique séculaire en laissant le champ libre aux armes de l'Autriche; on ne compta plus sur elle; pour parler, plus juste, il n'y eut que la lie révolutionnaire des

villes italiennes qui resta en fraternité avec les héros de nos émeutes et de nos clubs. Aussi, lorsque notre escadre se présenta sur les côtes de Gênes et de la Spezzia, fut-elle accueillie avec une froideur qui contrastait étrangement avec la sympathie qu'on lui témoignait un an auparavant. A Livourne, au contraire, où régna d'abord une démagogie ignoble et turbulente, nos officiers eurent à subir la honte d'être confondus avec les vainqueurs de février, et ils furent obligés de se dérober, par un prompt départ, à des ovations qui les faisaient rougir.

L'escadre fit voile vers Naples; elle se fût arrêtée devant Civita-Vecchia, si ce mouillage eût été accessible anx grands navires. Il y avait là à remplir une tâche digne d'elle; elle avait à seconder de toute son influence les efforts que faisait dès lors un homme d'une grande intelligence et d'un grand cœur, pour contenir le mouvement accompli à Rome dans ces limites de modération et d'équité au delà desquelles les révolutions les mieux justifiées n'enfantent plus que des crimes et des malheurs. A cette époque, la république de M. Mazzini n'avait pas encore levé la tête; mais M. Rossi,

qui la voyait venir, était résolu à la combattre à outrance et à l'empêcher à tout prix de briser le trône pontifical. Tous les cœurs honnêtes, tous les esprits élevés étaient avec lui, et l'escadre française, de Naples, où elle s'était rendue, était décidée à prêter son appui moral à la généreuse tentative de l'ancien ambassadeur de France. Cet appui ne pouvait rien, hélas! contre le poignard des assassins.

En même temps que notre escadre surveille ainsi les événements de Rome, elle est obligée de donner son attention à ceux de Venise. Un petite division est envoyée pour montrer le pavillon français comme une espérance aux citoyens de cette république qui travaillent à lui rendre son indépendance. Il n'y a point à rougir de la sympathie que l'on va témoigner à une cause pure de tout excès, véritable effort de la nationalité contre la domination étrangère, destiné à se soutenir encore après que l'Autriche aura étouffé sous ses pieds toutes les agitations révolutionnaires de l'Italie. Il se pouvait d'ailleurs que la force irrésistible des circonstances amenât une guerre européenne, et, dans ce cas, Venise était pour la France

une vieille et fidèle amie dont il importait de s'assurer l'alliance. Aussi nos marins acceptèrent-ils avec ardeur la mission qu'ils allaient remplir au fond de l'Adriatique ; ils se portaient à cette croisière avec un élan vraiment national. Le gros de l'escadre était pendant ce temps mouillé à Naples, où de graves événements réclamaient sa présence.

Pour bien comprendre le rôle que la flotte française va jouer au milieu de ces événements, il faut se reporter à quelques mois en arrière. Cette même flotte avait visité Naples et Palerme dans les mois de juillet et d'août 1847; elle avait montré sur ces côtes le drapeau de la France forte et libre sous la monarchie constitutionnelle. Naples ressentait alors de légères agitations, premiers échos de la voix de Pie IX; mais quelque chose de bien plus sérieux se préparait en Sicile. Cette île était toute frémissante sous le joug qui pesait sur elle et nous y avions vu les plus manifestes symptômes d'une prochaine insurrection. C'était vers la France que se tournaient les regards de tout ce que le pays avait d'hommes éclairés; ils enviaient nos sages institutions, la liberté et la prospérité qu'elles nous donnaient. Nous recevions leurs con-

fidences sur leurs projets et sur l'espoir qu'ils mettaient en nous pour les aider dans l'effort énergique qu'ils allaient tenter. Ils nous demandaient cet appui avec confiance, sachant bien que la politique de la France ne lui permettrait pas de le leur refuser, et qu'elle n'y mettrait pas des conditions qui coûteraient à leur honneur. Accompli en effet sous la protection française, le mouvement sicilien eût été contenu dans des bornes raisonnables, et le lien qui unit l'île à la couronne n'eût pas été rompu. Il nous importait presque autant qu'à cette couronne elle-même de le maintenir. Nous savions qu'il n'y avait pas d'existence possible pour la Sicile, si elle eût voulu s'isoler dans son indépendance; trop faible pour se faire respecter, elle devait ou retomber sous le joug napolitain, ou être entraînée dans les bras d'une grande puissance maritime, c'est-à-dire échanger la domination du roi Ferdinand contre celle du lord haut commissaire des îles Ioniennes. Ce n'était pas une telle condition que les patriotes siciliens entendaient faire à leur pays; ils voulaient rester sujets, mais sujets libres, du roi de Naples, et pour cela ils ne comptaient que sur la France. L'intérêt que

nous avions à ne laisser la Sicile tomber à aucun prix sous le protectorat britannique leur répondait de l'assistance que notre gouvernement leur prêterait auprès du roi Ferdinand, pour obtenir de ce prince les institutions qu'ils réclamaient, et l'opinion généralement accréditée que telle serait la conduite de la France dans la crise qui se préparait, nous avait créé, soit à Naples, soit à Palerme, d'ardentes sympathies, dont nos marins avaient recueilli les témoignages.

Peu de mois après, l'insurrection sicilienne éclata. L'escadre était rentrée à Toulon; mais notre diplomatie, préparée à l'événement, commençait déjà à parler et à agir dans le sens qui vient d'être défini, lorsque survint la révolution du 24 février, brisant violemment les traditions de notre politique, changeant ou discréditant nos agents. Depuis ce jour jusqu'à celui où la flotte de l'amiral Baudin parut devant Naples, tout ce qui s'était passé avait concouru à rendre la France suspecte, odieuse même, et à annuler son influence.

Là, comme partout ailleurs, les événements de Paris avaient porté leur fruit. Le patriotisme

éclairé, qui demandait de sages réformes, avait fait place à l'audace révolutionnaire. En Sicile, les choses étaient allées à l'extrême; le lien qui unissait les deux couronnes avait été imprudemment brisé, et le peuple sicilien, en proclamant son indépendance, s'était livré fatalement à l'Angleterre. L'escadre britannique n'avait point encore paru; mais elle était si proche de sa station de Malte, elle dominait si sûrement le cours des événements, qu'elle était certaine d'arriver à l'heure décisive, et que l'arbitrage de ce grand litige semblait ne pouvoir lui échapper. A Naples même, l'autorité du roi était en péril; le vertige révolutionnaire gagnait chaque jour; ce n'étaient que concessions inutiles et tardives, intrigues qui se croisaient en tous sens, alternatives de confiance extrême et d'extrême découragement; tout annonçait une prochaine catastrophe. C'est au milieu de cet état de choses que l'escadre française avait reparu dans les eaux de Naples, avec les mêmes équipages, les mêmes officiers, et j'ajoute avec le même esprit que huit mois auparavant. La révolution de février avait pu renverser un trône, elle n'avait rien changé dans l'opinion et

les sentiments qui régnaient à bord de nos vaisseaux. Si le gouvernement n'était plus le même, les intérêts de la France n'avaient point varié, et la mission de l'escadre était de les faire triompher. Là était pour elle la ligne du devoir. Alors comme huit mois auparavant, il fallait empêcher la Sicile de devenir anglaise ; pour cela, il fallait que le roi Ferdinand y rétablît son autorité, et, pour qu'il l'y rétablît, il fallait qu'il commençât par être maître à Naples. Ainsi raisonnaient nos marins sous la double inspiration du bon sens et de l'honneur national, lorsque, dans la néfaste journée du 15 mai, Naples vit éclater en ses murs une formidable insurrection.

L'agent du gouvernement français (je ne l'appellerai pas le ministre de France), pour qui le seul but à poursuivre était d'assurer le triomphe populaire, accourut aussitôt à bord de l'escadre, pressant l'amiral, le sommant même de tourner ses canons contre le palais du roi, et de donner ainsi aux barricadeurs calabrais l'éclatant et public appui de la France. Le moment était décisif : l'amiral Baudin n'avait qu'à faire un geste, et le trône du roi Ferdinand volait en éclats. Ce geste,

il refusa de le faire. Pour résister aux sommations impérieuses de l'agent de la République, il avait derrière lui l'opinion de l'escadre, cette opinion juste, éclairée, toute-puissante. Outre la raison politique que chacun sentait, officiers et matelots éprouvaient une invincible répugnance à employer leurs armes contre une ville qui avait toujours été pour nous si hospitalière, si affectueuse. Lancer la mort contre des femmes et des enfants, pour donner la victoire à l'émeute et aux clubs, révoltait en eux tous les sentiments de l'homme et du marin. L'escadre ne bougea pas; elle ne brûla pas une amorce, ne débarqua pas un homme, et son immobilité fut pour les troupes napolitaines une tacite assistance qui releva leur courage et les aida à triompher de l'insurrection.

Spectacle étrange en apparence que celui qui fut donné alors! Le trône du roi le moins populaire de l'Europe venait d'être raffermi par le concours moral de l'escadre de la république française! Cependant, pour qui voudra regarder au fond des choses, il y a lieu de se demander où était la véritable vertu républicaine, chez ce diplomate révolutionnaire, pour qui c'était tout de

renverser un trône, ou chez ces vaillants équipages, pour qui servir et honorer le pays était la règle suprême de leur conduite. A nos yeux, et, nous le croyons aussi, aux yeux de tout appréciateur désintéressé et consciencieux, la réponse n'est pas douteuse, et ce qui en ressort avec une éclatante évidence, c'est que ces grandes leçons d'un patriotisme supérieur aux intérêts et aux passions du jour, d'un dévouement invariable et absolu à la cause du pays, ces leçons de ce que j'appelais tout à l'heure la vertu républicaine par excellence, notre escadre était allée les puiser à l'école de la monarchie constitutionnelle, de ce gouvernement qu'on a beaucoup décrié, mais qui sera vengé par l'histoire. C'est grâce à ces leçons que la flotte, comme l'armée, s'était conservée intactes au lendemain du 24 février, l'une pour soutenir à Naples les intérêts et l'honneur du pays, l'autre pour sauver la société française tout entière, quelques semaines après, dans les terribles journées de juin.

L'insurrection de Naples réprimée, toutes les forces militaires du royaume allaient être employées à reconquérir la Sicile ; l'escadre anglaise

se hâta d'accourir. Ici encore, il y eut un singulier spectacle, et qui peint bien la confusion du temps dont nous rappelons le souvenir. Officiellement, les deux gouvernements de France et d'Angleterre étaient d'accord pour assurer l'indépendance de la Sicile; le cabinet anglais, par des motifs d'intérêt qu'il ne prenait guère la peine de cacher, les hommes qui gouvernaient la France par une sorte de donquichottisme républicain. Les deux gouvernements fournissaient ouvertement aux Siciliens des armes, des canons et même des soldats[1]; mais nous avons dit conbien au fond leur pensée était différente, et les deux escadres dans leur accord, je dirai presque dans leur intimité apparente, laissaient

1. Le gouvernement français avait encouragé les soldats de notre légion étrangère d'Afrique à entrer au service sicilien. Ces hommes n'étaient pas Français, mais leur longue communauté de dangers et de gloire avec nos soldats leur avait donné une demi-nationalité, et nos marins regrettaient profondément de les voir revêtus de notre uniforme au milieu des insurgés. Ils se montrèrent, au reste, dignes du bouton qu'ils portaient encore, et périrent presque tous au combat de Catane, la seule action vigoureuse de cette guerre. Pauvres gens! le cœur dut leur battre bien

sans cesse éclater cette différence. On eût pu dire, en effet, qu'elles s'aimaient au point de ne pouvoir se quitter. Dès que l'un des amiraux faisait un détachement, l'autre envoyait immédiatement à sa suite un nombre égal de ses navires. Si l'amiral Parker se rendait quelque part de sa personne, l'amiral Baudin y accourait. Extérieurement, on était censé agir de concert, en réalité, les mouvements que l'on faisait ensemble n'avaient pour but que de s'observer et se contrecarrer réciproquement. Ce qu'il y a de remarquable, c'est que, tout le temps que dura la guerre entre les troupes royales et les insurgés siciliens, les deux escadres ne cessérent de poursuivre ainsi leurs buts si divers sous les appa-

vivement lorsque le colonel suisse, M. de Muralt, mettant pied à terre pour escalader le premier les barricades derrière lesquelles ils s'étaient retranchés, cria en français à sa troupe qui allait les massacrer : « En avant, enfants! à la baïonnette, et vive le roi! » En entendant ce cri qu'ils avaient poussé si souvent eux-mêmes lorsqu'ils marchaient au combat sous le drapeau de la France, ne lancèrent-ils pas une dernière imprécation contre ceux qui les avaient arrachés à leur patrie d'adoption pour les envoyer ainsi à une mort certaine?

rences de l'entente la plus cordiale. Ce n'était pas qu'on prétendît se tromper les uns les autres, mais on tenait à garder les dehors d'une courtoisie mutuelle et à rester jusqu'au bout gens de bonne compagnie. Cette lutte sourde eut pour l'amiral Baudin et son escadre d'assez graves difficultés, et ils y firent œuvre de modération et de patience. La politique indécise du gouvernement français vint quelquefois leur apporter des entraves, et jamais elle ne leur fut d'aucun secours. Ils n'en suivirent pas moins la ligne que leur traçaient les intérêts de la France, jusqu'au jour où il n'y eut plus à craindre que la Sicile devînt une colonie britannique.

La tâche qui restait alors à remplir à nos équipages était celle de l'humanité, et ils s'y employèrent avec le plus généreux dévouement. A Messine, cinq mille hommes trouvèrent un refuge momentané sur nos vaisseaux; à Catane, nos officiers arrachèrent plus d'une victime à l'épée des vainqueurs; à Palerme enfin, l'intervention personnelle de quelques-uns de nos commandants auprès du général Filangieri et l'estime que cet habile chef avait conçue pour notre ma-

rine éloignèrent de cette grande cité les horreurs d'un assaut. Le roi Ferdinand fut le premier à reconnaître les droits qu'avait acquis l'escadre française de s'interposer entre la riguèur de son gouvernement et ceux qui l'avaient encourue. C'était bien peu faire, hélas! pour une cause que nous avions aimée et pour des hommes dont les premiers efforts avaient eu toutes nos sympathies, mais désormais la France ne pouvait obtenir davantage. Occupée à lutter laborieusement contre l'anarchie qui menaçait de la dévorer, elle n'avait plus de secours, ni de vœux même, au service des révolutions étrangères, et elle était bien loin de ces jours de puissance et de prospérité où son rôle était de propager pacifiquement en Europe les idées de liberté constitutionnelle. Pour elle comme pour son escadre, le dilemme avait été celui-ci : — rendre la Sicile au roi Ferdinand, ou la jeter aux bras de l'Angleterre. — L'escadre avait tranché la question dans le sens de l'intérêt national. Malgré les regrets trop faciles à comprendre que ressentaient certaines âmes qui ont besoin de liberté pour les autres comme pour elles-mêmes, cet intérêt

avait dû prévaloir sur toute autre considération.

Ce que la France avait laissé faire en Sicile, elle dut peu après aller le faire elle-même à Rome. Il fut décidé que, pour transporter les troupes destinées à cette expédition, l'escadre fournirait tous ses navires à vapeur. Le commandement en fut confié au brave amiral Tréhouart, *el pelo blanco*, comme l'ennemi le surnomma dans la glorieuse journée d'Obligado [1]. Je ne parlerai pas plus de l'expédition de Rome que je n'ai parlé des autres faits de guerre auxquels des détachements de l'escadre ont pris part depuis sa formation. Je m'interdirai le plaisir que j'aurais à unir dans un même éloge nos soldats et nos marins, modèles égale-

1. Au combat d'Obligado (automne de 1845), le plus brillant fait d'armes que les annales de notre marine aient à enregistrer depuis les grandes luttes de l'Empire, le succès fut dû principalement à l'énergie et à l'audace du capitaine Tréhouart. Après avoir eu tous ses officiers et la moitié de son équipage atteints par le feu de l'ennemi, alors que tout autre eût senti sa résolution faiblir, il porte son pavillon sur un autre navire, fait déployer toutes les voiles et vient s'échouer à portée de pistolet des batteries américaines, signifiant par cette manœuvre qui lui coupait toute retraite, sa résolution de vaincre ou de périr. Cette manœuvre d'une hardiesse sans pareille confond les canon-

ment accomplis d'héroïsme dans le danger, de fidélité à l'austère loi de la discipline, d'abnégation et de dévouement patriotiques. Dans ces tristes temps, l'armée et la marine n'ont pas cessé d'être l'honneur de la France, et nous leur devons d'avoir mêlé quelques belles et consolantes pages à la douloureuse histoire de nos excès et de nos faiblesses. Il y a là pour elles une gloire bien supérieure à toutes les jouissances de l'ambition satisfaite, à toutes les dignités et toutes les faveurs que peut distribuer la main des hommes. Il est pourtant un fait qu'au risque de me répéter un peu je ne puis m'empêcher de signaler à propos de cette expédi-

niers de Rosas, et fait succéder dans leurs cœurs la terreur à l'assurance du succès. En vain leurs officiers font-ils leurs efforts pour ranimer leur courage défaillant, en vain désignent-ils le commandant Tréhouart à leurs coups en leur criant : *Fuelgo al pelo blanco* (feu sur l'homme au cheveux blancs) ! ce cri entendu à bord du navire français, tant on se bat de près, n'émeut en rien l'intrépide capitaine, qui se tient impassible à l'arrière au milieu d'une grêle de balles et de boulets. Le *pelo blanco* fait l'effet de la tête de Méduse, et les soldats de marine de l'escadrille anglo-française, lorsqu'ils escaladent les batteries argentines sous la conduite de sir Charles Hotham, les trouvent abandonnées.

tion, c'est la promptitude admirable, c'est l'espèce de ponctualité mathématique avec laquelle tout se fit dans les opérations de la marine. Jamais on n'avait vu l'embarquement d'une masse d'hommes, leur transport, leur débarquement, s'accomplir avec un ordre, une régularité, une facilité pareils, et je ne fais que répéter ici le témoignage qui nous fut rendu alors par les Anglais, nos juges les meilleurs sans doute et les moins partiaux en pareille matière. C'est que ce mode d'opération, cette guerre de surprises, ces expéditions soudaines, imprévues, conviennent merveilleusement à notre génie national. La combinaison de nos forces de terre et de mer par l'emploi de la vapeur, cette combinaison continuellement pratiquée pendant nos longues guerres d'Afrique, est devenue une habitude et presque un jeu pour nous. C'est un avantage qu'il faut conserver le plus soigneusement possible à notre marine et à notre armée, et, si le malheur du monde veut que la carrière des combats vienne un jour à se rouvrir, si la France doit remettre au vent son drapeau sur les champs de bataille, il y a là pour elle un moyen de faire de grandes choses et de frap-

per même au loin des coups décisifs, qui doit toujours être présent à sa pensée.

Il reste peu à dire sur le rôle de l'escadre pendant ces dernières années. On la voit parcourant les mers du Levant lors du différend élevé entre la Porte et les puissances du Nord au sujet des réfugiés hongrois ; on la voit montrant son pavillon dans les mers de Grèce au moment des brutales réclamations faites par l'escadre anglaise au nom du juif Pacifico ; mais, dans ces deux affaires, son action, enchaînée par une politique indécise, fut plutôt négative. Il n'en pouvait être autrement. Quel langage notre marine eût-elle pu tenir lorsqu'au lieu d'avoir derrière elle la France calme, sage et puissante, elle avait à parler au nom d'un peuple divisé, affaibli par les luttes de parti, forcé d'oublier sa grandeur dans le soin de sa sûreté, et, si le gant lui eût été jeté, se sentant incapable de le relever? La situation de l'escadre n'était donc pas tenable dans le Levant; on le comprit et on l'appela à Cherbourg, pour y recevoir la visite du président de la République.

Ce ne fut pas de Paris seulement, ce fut de toutes les parties de la France qu'on accourut

alors à Cherbourg. On aime la marine en France, mais on la connaît peu. A l'exception des habitants de nos grands ports, et peut-être aussi de quelques rares touristes, personne ne sait ou plutôt ne savait, avant cet automne de l'année 1850, ce qu'est une escadre. Je n'en répète pas moins qu'on aime la marine en France ; on l'aime par un vague instinct qui dit aux plus ignorants qu'elle est nécessaire à notre grandeur et même à notre existence nationale ; on l'aime par suite des efforts qu'il en coûte à un peuple qui n'est pas naturellement marin pour le devenir à force d'intelligence et de courage ; on l'aime parce que, de temps en temps, elle rapporte un peu de gloire sans entraîner le pays dans les grands hasards d'une guerre continentale ; on l'aime enfin peut-être comme on aime l'inconnu, par attrait poétique, par besoin de l'imagination. Ce qui est certain, c'est qu'il y eut quelque chose de plus que le goût de la nouveauté dans le mouvement qui porta alors de tous côtés vers Cherbourg des flots de population. On ne s'attend pas que je redise ici l'étonnement que causa l'escadre à tous ces yeux ouverts pour la première fois à un tel spectacle. Que

de témoignages d'admiration nos officiers ne recueillirent-ils pas pour ces beaux vaisseaux, dont la tâche journalière était de promener sur les mers lointaines le drapeau de la patrie, et de laisser derrière eux une salutaire impression de la grandeur de la France ! Que d'expressions de sympathie n'entendirent-ils pas pour les habitants de ces vastes machines flottantes, pour cette population si modeste et si dévouée, dont l'unique ambition est d'avoir à verser son sang pour le pays, et qui, dans l'attente de ce jour, oublie toutes les douceurs de la vie, toutes les joies de la famille, et s'en va affronter sans souci les plus périlleux hasards !

Une fois la curiosité des yeux satisfaite, l'attention des observateurs intelligents se porta sur la physionomie si différente de nos officiers et de nos matelots. On fut frappé de la sérénité froide et un peu hautaine des premiers, de la joyeuse insouciance des autres. Chez nos officiers, cette fierté tient au respect d'eux-mêmes, à la conscience de leur valeur. Dans une escadre, en effet, quelque nombreux que soient les états-majors, tout le monde se connaît; la carrière de chacun

est un livre ouvert que tous ses camarades peuvent feuilleter. Il s'ensuit que l'estime ne se mesure qu'au nombre et à l'importance des services rendus. A ce sentiment de leur valeur qu'ont nos officiers se joint la connaissance parfaitement définie de leurs devoirs. La route à suivre est toute tracée; il n'y a pas à choisir, comme ailleurs, entre l'honneur et l'intérêt; l'un ne se sépare pas de l'autre, et de là un sentiment de supériorité morale qui rend peut-être un peu fier, mais qui crée de grandes obligations. Cette fierté d'ailleurs est accompagnée d'autres dispositions qui la tempèrent. L'isolement dans lequel on vit, les longs voyages, les longues veilles de nuit, disposent l'âme à la mélancolie et l'ouvrent aux affections vives et profondes. Aussi, malgré la froideur apparente dont j'indique les causes, malgré la roideur produite par l'habitude d'exercer dès le jeune âge un commandement absolu, jamais on ne rencontre de cœurs plus chauds que ceux de nos marins.

Cette remarque s'applique à nos matelots aussi bien qu'aux officiers, Le matelot arrive à bord, sortant à peine du cercle étroit de la famille.

Fils de pêcheur, il est rare que son enfance n'ait pas été nourrie dans les pratiques religieuses. La marine le reçoit donc d'ordinaire avant qu'il ait été gâté par les funestes enseignements de la corruption. La discipline s'en empare et lui démontre en quelques jours qu'aucun de ses mauvais penchants, s'il en a, ne restera impuni. L'État pourvoit à tous ses besoins, comme à ceux du soldat, mais il ne l'abandonne jamais, comme le soldat, à l'inévitable oisiveté des garnisons. Toujours occupé à bord, le matelot est à chaque instant en présence du péril. Grimper, par une nuit sombre, sur une vergue qui s'agite avec violence, serrer une voile que le givre a durcie comme une planche, et dans laquelle on a le corps entortillé par le vent, c'est là une opération tout aussi périlleuse, et qui demande tout autant de sang-froid et de courage, que de monter à l'assaut d'une crête couronnée par les Kabyles. Cet acte d'audace, le matelot l'accomplit tous les jours, et sans être soutenu par l'espérance de la gloire. Si une corde casse, si son pied glisse, il périra d'une mort obscure. Des troupes qui sont allées au feu doublent de valeur. Le matelot, qui

chaque jour risque sa vie dans le combat contre les éléments, puise dans l'habitude de mépriser le danger le germe de tous les nobles sentiments. Sans souci pour ses besoins présents non plus que pour son avenir, sonmis à un gouvernement paternel et toujours juste dans sa sévérité, s'abandonnant à ses chefs avec une entière confiance, son contentement, son bien-être, se manifestent à tous les yeux.

Je dois signaler encore une autre impression fort saisissante que firent nos états-majors et nos équipages sur ceux qui les visitèrent en sérieux observateurs. On s'étonna de voir des hommes dominant de si haut l'atmosphère où se meuvent les passions politiques, et si étrangers aux affections et aux haines de parti qui divisent la France. On s'étonna d'entendre leurs opinions sur les hommes et sur les choses, qu'ils avaient appris à la lumière du patriotisme et du bon sens, et dans ce lointain qui rend aux objets leur véritable couleur. On s'étonna du simple et ferme langage avec lequel tous déclaraient qu'instruits par les funestes exemples de 1793, ils ne laisseraient à aucun prix la politique envahir leurs vaisseaux,

et ne mettraient jamais leur cœur à un autre service que celui de la patrie. Il y eut alors une manifestation de cet esprit qui n'échappa à personne. Au milieu du désordre des acclamations populaires dont retentissaient les abords de Cherbourg, la flotte n'exprima ses sentiments qu'avec l'ordre et la régularité commandés par la discipline. Le pouvoir fut salué dans la personne du chef de l'État, comme il l'est partout et toujours, moins sous la forme d'un tribut payé à l'homme que sous celle d'un hommage symbolique rendu au principe de l'autorité. Lorsque, par un gros temps, l'un de nos matelots était tombé à la mer, et que, par des prodiges de dévouement et d'audace, on était parvenu à le sauver, le commandant du navire, sa casquette à la main, se faisait l'organe du sentiment de tous en criant : « Enfants, l'homme est sauvé ! vive le roi ! » et ce cri était répété par cinq cents bouches. Qui saluait-on ainsi ? La personne assise sur le trône ? Non, on avait crié en d'autres temps : *Vive la République !* et *Vive l'empereur !* On saluait le nom sous lequel on s'était engagé à servir la France, et à vaincre ou à mourir pour elle.

C'est ainsi que, pour ceux qui étaient allés chercher autre chose que le plaisir des yeux, il y avait dans ce qu'ils virent à Cherbourg plus qu'un beau spectacle; il y avait de bons exemples à suivre et d'utiles enseignements à recueillir. On voyait là les incomparables résultats que l'on peut obtenir de la nature française lorsqu'elle est bien dirigée, et lorsqu'on fait appel à ce qu'elle a de plus élevé. Aussi l'impression que chacun emporta des fêtes de Cherbourg ne fut-elle ni aussi légère ni aussi surperficielle qu'on aurait pu l'attendre.

Après ces fêtes, l'escadre alla passer l'hiver à Brest. Lors du soulèvement du maréchal Saldanha en Portugal, elle fut envoyée à Cadix, et, de là, elle rentra dans la Méditerranée, qu'elle sillonne en ce moment sous les ordres de l'amiral La Susse, le lieutenant de l'amiral Lalande à Besica; c'est assez dire que ses bonnes traditions ne sont point en péril.

Si, grâce à Dieu, le personnel de l'escadre reste ainsi le même, si rien n'est changé à son esprit, le matériel est en ce moment même près de subir une transformation d'une immense importance.

Le jour n'est pas loin où notre flotte tout entière ne sera plus composée que de navires à vapeur, et, dès cette année, deux vaisseaux de ce genre vont aller y remplacer un égal nombre de navires à voiles. Il y a quelques années, on traitait d'esprits aventureux, d'imaginations chimériques ceux qui demandaient instamment à la France qu'elle fît un effort puissant pour se créer une marine à vapeur et s'approprier de bonne heure tout ce que l'emploi du nouveau moteur lui promettait d'avantages. On voulait bien accorder aux novateurs qu'en certains cas une escadre pourrait trouver là pour se remorquer d'assez bons auxiliaires, mais on ne trouvait pas que cela méritât d'être acheté au prix d'une révolution. Deux ans ne s'étaient pas écoulés, que la remorque, d'utile, était devenue nécessaire; on voyait les autres, grâce à cette précieuse assistance, arriver si vite, qu'on craignait d'être partout en retard, et, l'opération de la remorque étant souvent fort difficile à exécuter à la mer, les esprits les plus rebelles à l'évidence en venaient à penser qu'il serait peut-être plus commode de se remorquer soi-même. De là au navire à

vapeur proprement dit, il n'y a qu'un pas, et ce pas, on est en train aujourd'hui de le faire : voilà comment, après s'être fait bien longtemps prier, après avoir perdu des années et s'être laissé devancer par d'autres plus avisés de leurs intérêts, on en est reveuu forcément aux idées de ces esprits chimériques que l'on repoussait avec tant de dédain ; seulement, on y est revenu par le chemin le plus long.

Dieu merci ! la perte de temps n'est pas irréparable, et, comme dit le proverbe, vaut mieux tard que jamais. Deux vaisseaux à vapeur vont donc rejoindre l'escadre. L'un, *le Charlemagne*, est un ancien vaisseau à voiles auquel on a appliqué une machine. Il est bien entendu que le vaisseau a conservé ses formes primitives, destinées avant tout à le mettre en état de résister à la pression de ses voiles et à faciliter ses mouvements alors que le vent devait être son unique moteur. Il a conservé également son immense mâture, ce qui ne veut pas dire, que, comme navire à voiles, il n'ait rien perdu de ses qualités, tout au contraire. Comme navire à vapeur, l'excellence de sa petite machine lui a fait obtenir des résultats

fort remarquables; sa vitessse est de neuf milles à l'heure en temps calme. En somme, c'est peut-être ce qu'on pouvait faire de mieux en poursuivant deux buts à la fois et en voulant contenter deux maîtres. L'autre vaisseau, *le Napoléon*, est un vaisseau à vapeur dans la complète acception du mot. Construit dans un seul but, sur un plan conçu et combiné par une seule tête, celle de M. Dupuy de Lôme, jeune ingénieur d'une rare intelligence, ce bâtiment doit réaliser, si ses essais réunissent, tout ce que l'état actuel de la science permet d'attendre de plus parfait dans la construction du navire de guerre mû par la vapeur. Je dois ajouter que sa machine, exécutée sur un plan défectueux, malgré les prières et les supplications de M. Dupuy, sera nécessairement pour beaucoup dans les conditions du succès plus ou moins grand qui lui est réservé, et, ici, je n'ai pas besoin de le répéter, la grandeur du succès, c'est la vitesse.

La vitesse! c'est là aujourd'hui que dans toutes les directions semble se porter le plus puissant effort de l'esprit humain. On dirait qu'il n'est préoccupé que d'une chose, transmettre sa pensée et

l'exécuter par les moyens les plus rapides et les plus sûrs. Le télégraphe électrique, les chemins de fer, la marine à vapeur, toutes ces inventions marchent de concert, et sont inspirées par les mêmes besoins, les mêmes instincts, les mêmes idées. Vienne la guerre, qu'il est permis moins que jamais aujourd'hui de désirer, mais qu'il faut toujours prévoir; vienne la guerre, et le télégraphe électrique transmettra jour et nuit, et en quelques minutes, de Paris à Toulon, les instructions les plus détaillées. Les chemins de fer y amèneront en quelques heures nos braves soldats, et, au bout du chemin de fer, nos soldats trouveront ces rapides vaisseaux à vapeur qui, défiant et déjouant par leur vitesse toute la vigilance ennemie, les porteront, à coup sûr et à heure fixe, sur le point que la pensée des chefs aura assigné à leur débarquement. Et voyez comme tout se lie et s'enchaîne en ce monde! au moment où nous est donné ce nouveau mode de guerre si brusque, si décisif, si favorable à la *furia francese,* voilà que des hommes du génie le plus inventif, MM. Delvigne, Tamisier et Minié (pourquoi ne citerais-je pas leurs noms, qui honorent la France?) mettent

entre les mains de nos soldats cette carabine dont la portée extraordinaire rend presque superflu, au moins dans les opérations de cette nature, l'emploi de l'artillerie de campagne. Réservé presque uniquement au cas où il faudra enfoncer des portes et des murailles, ce matériel si difficile à mouvoir, si lent à embarquer et à débarquer n'embarrassera plus ici de son poids la rapidité de nos expéditions. Quel changement! quelle face nouvelle donnée à l'art de la guerre! Comment ne pas admirer ce travail continuel de l'esprit humain, marchant ainsi de découvertes en découvertes, de conquêtes en conquêtes! et quelles seraient les limites du génie de l'homme, si l'énergie des caractères allait de pair avec les puissants développements de l'intelligence! Mais, hélas! c'est là que Dieu a posé la borne où vient se briser notre orgueil!

Ici s'arrête notre tâche : elle serait bien remplie si nous étions parvenu à faire connaître un peu notre escadre ; si, en rappelant les services qu'elle a rendus au pays, nous avions su indiquer ceux qu'elle peut lui rendre encore : si enfin nous avions réussi à faire apprécier ce qui en est le moins

connu, son personnel, et à obtenir du lecteur qu'il aimât nos marins comme nous les aimons nous-même.

En terminant, il y a un point, un seul, sur lequel nous insisterons encore. Les questions de matériel ont assurément leur importance, et ce n'est pas chose indifférente pour la France que le nombre plus ou moins grand de navires qu'elle aura à flot ou en chantier, la transformation plus ou moins rapide qu'elle fera de ses vaisseaux à voiles en vaisseaux à vapeur. A bien prendre cependant, tout cela n'a qu'une importance secondaire. Lorsqu'il ne s'agit que de façonner du fer et du bois, les questions de temps peuvent se traduire en questions d'argent, et l'activité répare les torts de la négligence. Ce qui ne s'improvise pas, ce que l'argent ne peut procurer, ce sont les hommes, c'est le caractère que l'éducation a développé chez eux, c'est l'esprit qui les anime. Ici, il faut l'œuvre du temps, il faut le travail d'une volonté ferme et suivie. Que cette œuvre soit interrompue, que cette volonté vienne à défaillir, tous les trésors du monde ne répareront pas ce qu'on aura laissé perdre, ne re-

noueront pas le fil brisé des bonnes et salutaires traditions. Conservons donc précieusement cette escadre, arche sainte de notre marine, où se garde le dépôt sacré des traditions du devoir et de l'honneur; conservons cette école permanente où officiers et matelots viennent à tour de rôle apprendre tous leur métier et recevoir l'inspiration de nos chefs les plus éminents; conservons ce cadre riche et fécond d'où sortiraient, la guerre venant, autant d'escadres que le réclameraient les besoins et la volonté du pays.

LA
QUESTION CHINOISE

Juin 1857.

La question chinoise commence à occuper les esprits en Europe. Il y a trois mois, cette question n'excitait par elle-même qu'une médiocre attention : les événements survenus dans la rivière de Canton semblaient devoir toute leur importance au débat qu'ils avaient soulevé dans le parlement britannique, et la saisie de *l'Arrow* n'était, aux yeux du public, qu'un chétif incident de la lutte engagée entre d'illustres hommes d'État, qu'une petite scène du grand spectacle donné par le jeu viril de ces institutions auxquelles l'Angleterre

doit sa puissance et son éternelle jeunesse. Il n'en est plus de même aujourd'hui : on commence à comprendre que des intérêts communs à tout le monde civilisé pourraient bien être engagés dans cette question, et la France en particulier, malgré la crainte où elle est de tout ce qui risque de troubler le repos et le bien-être dont elle jouit, ne laisse pas de pressentir qu'il pourra y avoir un rôle sérieux et nécessaire à jouer pour elle dans cette grave affaire. C'est qu'en effet, dès qu'une difficulté s'élève entre une nation européenne[1] et le Céleste Empire, il est rare qu'on ne voie aussitôt entraînés, bon gré, mal gré, dans la querelle, tous ceux que les Chinois enveloppent dans la commune et méprisante dénomination de *barbares de mer*. Non qu'ils ne sachent très-bien quelle différence existe entre Anglais, Français, Américains, Portugais, Espagnols, etc. ; mais, dans leur système d'ombrageuse exclusion contre les peuples, quels qu'ils soient, que la navigation met en rapport avec

1. Il est entendu que, dans le cours de ce travail, la dénomination d'Européens s'applique à tous les peuples d'origine européenne, et comprend, par conséquent, les Américains du Nord.

eux, les gouvernants entretiennent avec le même soin contre tous la défiance et la haine populaires qu'ils veulent toujours être maîtres de déchaîner. Ainsi dans les événements de cette année a-t-on vu, quoique la querelle ne fût engagée qu'avec l'Angleterre, les Américains obligés de faire respecter à coups de canon leur pavillon outragé, le consul d'Espagne massacré, et le pain empoisonné du boulanger Alum également distribué à tous les consommateurs d'origine européenne. Les Russes mêmes, quoiqu'ils ne fassent point partie des *barbares de mer*, et que des traités spéciaux, dont nous aurons occasion de parler, leur assurent le privilége d'un trafic par voie de terre avec la Chine, ont commencé à essuyer quelques avanies, et, si le pavillon français est demeuré jusqu'ici sans insulte, il faut l'attribuer au peu d'étendue de nos relations commerciales avec les ports du Céleste Empire autant qu'à la ferme attitude de nos forces navales. Hâtons-nous d'ajouter que, fût-il vrai, comme on l'annonce, que le gouvernement chinois, sous la menace du danger qui le presse, offre aujourd'hui à la France, pour les griefs qu'elle a contre lui, des satisfactions séparées, il resterait

encore à examiner si ces satisfactions, probablement illusoires, doivent être acceptées, si nous devons croire à ces inspirations momentanées de la peur plutôt qu'aux traditions hostiles d'une politique séculaire.

Il ne faut pas oublier, en effet, que la situation de l'Europe à l'égard de la Chine n'est plus aujourd'hui ce qu'elle était il y a vingt ans. Les barbares de mer ne sont plus, comme ils l'étaient alors, admis par l'orgueilleuse tolérance du Fils du Ciel à un trafic dépendant uniquement de son caprice et de celui de ses mandarins. La guerre de 1842 a fait sentir aux Chinois tout le poids du bras de l'Angleterre, et elle a forcé leur gouvernement de se lier à l'Occident par la foi des traités. La Grande-Bretagne n'ayant rien stipulé pour elle à l'exclusion des autres peuples, les États-Unis n'ont pas tardé à obtenir pour leur commerce des conditions analogues à celles que le commerce anglais avait réclamées. La France enfin, sous un gouvernement aussi soigneux de sa prospérité que de sa liberté, s'est présentée à son tour pour mettre sous la protection des traités tous les intérêts qu'elle avait en Chine. Les négo-

ciations, habilement conduites en 1844 par M.de Lagrené, ont eu le double effet d'ouvrir à notre commerce des voies où il s'est trop timidement engagé, et d'assurer aux catholiques indigènes le libre exercice de leur culte, en même temps qu'à nos missionnaires celui de leur saint ministère.

En cet état de choses, je me demande si l'Angleterre, soit qu'elle aille faire la guerre, soit qu'il lui suffise d'une imposante démonstration pour obtenir du Céleste Empire de nouvelles concessions commerciales, politiques et religieuses, doit être seule à poursuivre ce but : je me demande si elle seule a ses intérêts à protéger, sa dignité à maintenir, si à elle seule seront laissés, avec toutes les chances de la lutte, tous les fruits du succès; si enfin il n'y a rien à faire pour la France dans cette grande entreprise. Je sais que nous avons dans les mers de Chine une force navale assez considérable pour agir efficacement, et j'entends dire qu'on l'augmente encore; mais la politique qui dictera ses instructions la tiendra-t-elle spectatrice immobile des événements, ou lui commandera-t-elle d'y prendre part? Dans ce dernier cas, le seul que je puisse admettre, quelle sera cette

part? Quel rôle y aura-t-il à jouer pour nous, quels avantages à recueillir dans cette campagne guerrière et diplomatique, où la place de nos marins à côté des marins anglais sera aussi bien marquée qu'elle l'était devant Sébastopol?

Je me propose d'étudier ces diverses questions; mais, avant de le faire, il me semble indispensable de jeter un rapide coup d'œil sur la situation actuelle de l'empire chinois, sur l'état de ses relations avec les étrangers, et enfin sur les causes qui ont amené la guerre qu'on peut dire maintenant commencée.

I

C'est un fait aujourd'hui hors de doute que l'empire chinois est entré dans une période de décadence : les voyageurs qni ont visité cet empire, les savants qui ont étudié son histoire, rendent tous là-dessus le même témoignage. Les Chinois éclairés, eux-mêmes le reconnaissent, et c'était une maxime favorite du dernier empereur que « le déclin suit infailliblement la prospérité. » Si, en effet, cette prospérité a été si grande, si un bonheur exceptionnel a permis à cette vaste monarchie de rester seule assise sur son organisation séculaire, tandis que tout était bouleversé et renouvelé autour d'elle, il n'est que trop conforme

au cours naturel des choses humaines qu'elle soit atteinte à son tour d'un principe de destruction, minée dans ses fondements et menacée de ruine.

On fait remonter à la conquête tartare, c'est-à-dire au milieu du XVIIe siècle, les premiers symptômes de cette décadence, qui depuis a suivi une marche si rapide, rapide dans sa proportion avec la longue durée de l'empire chinois. C'est à cette époque qu'une atteinte profonde a été portée aux principes qui, pendant tant de siècles, avaient fait la force de la société chinoise; et cette atteinte, jointe à l'inévitable détérioration qui, pour avoir été plus longtemps différée, ne frappe que plus sûrement les œuvres des hommes, a déterminé la crise intérieure à laquelle l'empire est en proie aujourd'hui.

Un des plus récents et des plus profonds observateurs qui ont étudié la Chine, M. Meadows, réduit à trois axiomes politiques les principes constitutifs de cette vieille société :

« 1° La nation doit être gouvernée par les moyens moraux, de préférence à la force physique;

« 2° Les services des hommes les plus sages et

les plus capables de la nation sont indispensables à son bon gouvernement;

« 3° Le peuple a le droit de déposer le souverain qui, soit par son activité perverse, soit par sa vicieuse indolence, donne lieu à une oppression tyrannique. »

On comprend que, dans son isolement entre ses hautes montagnes et la mer, l'empire chinois ait pu, pendant une longue suite de siècles, prospérer par la pratique fidèle et régulière de ces maximes, déposées dans son berceau. Mais la première, si morale et si sage, qui subordonne la force à la raison, corrompue par la perversité de notre nature, a pu aisément donner aux Chinois ce caractère rusé et perfide que tout le monde s'accorde à leur reprocher. Il excluait en outre le culte des vertus guerrières, et devait rendre les Chinois inférieurs dans cet art des combats qui décide si souvent de la destinée des nations. C'est un fait écrit à toutes les pages de leur histoire.

Pour réaliser la seconde des maximes fondamentales de leur ordre social, le dépôt de toute l'autorité publique entre les mains des plus di-

gnes, les Chinois n'avaient rien imaginé de plus efficace et de plus sûr que de pratiquer sur une échelle immense le système du concours public, le système des examens, qui à cette heure nous donne en France non-seulement des bacheliers et des docteurs, mais nos meilleurs ingénieurs, nos officiers les plus braves et les plus capables. En Chine, les examens portaient à la fois sur toutes les branches de savoir nécessaires au gouvernement des hommes : religion, histoire, littérature, art de l'ingénieur, l'art militaire seul excepté, et les élus de ces examens, en recevant les insignes de bacheliers, de licenciés et de docteurs, recevaient le droit de monter de degré en degré jusqu'aux plus hautes fonctions de l'État, prix réservé exclusivement à la supériorité de la capacité et du savoir. Chez un peuple ami de la paix, ce système, loyalement mis en pratique, a dû assurer à la Chine le bienfait d'un gouvernement sage régulier, et il explique jusqu'à un certain point la longue prospérité du Céleste Empire. Il y avait, en effet, à côté du pouvoir absolu, quelque chose de profondément démocratique, il y avait un éclatant hommage rendu à l'égalité hu-

maine, dans une institution qui permettait au fils du plus pauvre paysan de prétendre, par le seul secours de son intelligence, aux plus hautes dignités de l'empire. Aussi voyait-on les familles, les voisins même se cotiser en faveur d'un enfant qui manifestait d'heureuses dispositions, afin de lui procurer une éducation dont le résultat pouvait couvrir d'honneur ses parents et le lieu de sa naissance. L'enfant allait grossir cette classe de lettrés dans laquelle le gouvernement puisait, par un concours public et ouvert à tous, les agents de son autorité. Une fois admis dans la hiérarchie administrative, on montait de grade en grade jusqu'au faîte de l'édifice social, et on parvenait à siéger dans ces comités de Péking, véritables maîtres de l'empire, dout l'influence sur l'empereur est toute-puissante. Ainsi point de droit héréditaire. Au-dessus de la masse nationale, où tous sont égaux, l'aristocratie de l'intelligence accessible à tous, dépositaire de tous les pouvoirs, essentiellement viagère, et n'excitant aucune de ces jalousies qui, dans nos sociétés européennes, ont enfanté de si fréquentes et si grandes commotions.

Mais, après l'invasion tartare, tout a changé; la force a commencé à se substituer au droit; les nouveaux venus ont réclamé pour eux la moitié des emplois publics, au seul titre de nation conquérante, et cette première atteinte une fois portée au principe salutaire du concours public, le jour a dû arriver, et il est arrivé, où la sincérité des examens a disparu, où il n'est resté debout que leur appareil pédantesque, où enfin la nation a été gouvernée par d'autres hommes que les plus sages et les plus capables.

Quant au troisième principe de la constitution chinoise, à ce droit concédé au peuple de déposer un souverain inappliqué ou vicieux, ce ne pouvait être qu'une garantie cherchée pour des cas nécessairement assez rares. Le trône, en effet, ne passe point par droit héréditaire du père au fils: il suffit que le souverain sorte des rangs de la famille impériale, et, quel que soit du reste le fastueux appareil de son despotisme, il est tellement entouré, circonvenu, qu'il est plus près d'être un instrument qu'un maître absolu. Toutefois, pour le cas toujours possible de l'exercice abusif d'un pouvoir sans contrôle, les Chinois, gens pré-

voyants, ont voulu sans doute justifier d'avance par un principe écrit et les résistances ouvertes que ce pouvoir soulève, et les secrètes révolutions de palais, que, dans leur respectueux et prudent langage, ils abritent sous la volonté du ciel.

Mais il est inutile de remonter à ces principes plus ou moins sages, plus ou moins fidèlement pratiqués, pour expliquer la décadence de l'empire chinois; prenons-la pour un fait patent, manifeste, et qui frappe les yeux comme la lumière. Ce qui est certain, c'est qu'aujourd'hui une immense corruption déborde sur tout l'empire, c'est que la détresse financière y est extrême, et que l'argent y devient chaque jour plus rare; c'est que les sociétés secrètes, de tout temps redoutables au pouvoir, y ont acquis une puissance d'organisation plus que jamais menaçante; c'est qu'enfin, depuis quatre ans, une insurrection qui n'a pu être vaincue tient en échec les forces impériales et siége en souveraine à Nanking, la seconde des capitales de la Chine.

Il y a sans doute bien peu de nos lecteurs à qui nous ayons quelque chose à apprendre en leur parlant de la corruption qui existe chez les Chi-

nois. Chacun sait à quels excès de sensualisme grossier et de dépravation intellectuelle ils se laissent aller, héritage séculaire de l'incrédulité religieuse dans les classes supérieures et de la plus abjecte idolâtrie dans les classes populaires. Ce sont là des plaies honteuses, mais avec lesquelles on a vu souvent des empires prolonger leur existence pendant des siècles. Je n'entends parler ici que de cette corruption administrative, judiciaire, gouvernementale, comme on l'appelle, portée aux derniers excès, selon le témoignage unanime des contemporains.

J'en pourrais citer avec eux de plus nombreux exemples ; un ou deux me suffiront. Je disais tout à l'heure comment c'est une des traditions les plus anciennes et les plus vénérées de l'empire, et l'un des fondements mêmes de sa constitution, de ne confier les fonctions publiques qu'aux plus dignes, et comment la solennelle épreuve des examens a été instituée pour justifier de la capacité de ceux qui concourent à cette carrière. Eh bien, voilà qu'aujourd'hui, tout en conservant la forme, devenue illusoire, des examens, ces fonctions, prix de l'intelligence et du travail, sont

vendues avec une scandaleuse publicité. Il y a le marché aux emplois; les besoins du trésor épuisé le commandent. Comprend-on à quel point l'organisation sociale se trouve altérée par ce trafic, et quels bouleversements il prépare?

Autre témoignage de cette même corruption. Par respect pour l'un de ces principes de morale fastueusement inscrits au frontispice de la législation chinoise, la culture du pavot et le commerce de l'opium sont formellement interdits. Le Fils du Ciel, le père des peuples, dans sa sollicitude pour la grande famille confiée à ses soins, ne veut pas lui permettre l'usage de ce poison si dangereux et si recherché! La loi donc proscrit l'opium; mais il n'y a pas un point des immenses côtes du Céleste Empire où l'opium ne soit l'objet d'une contrebande que rien ne gêne, que les mandarins au contraire encouragent, parce qu'elle les enrichit. Ainsi la contrebande se joue avec effronterie d'une des menaces les plus solennelles de l'autorité souveraine, et pousse les peuples à l'abrutissement dont la loi a voulu les préserver. Ajoutons que, par une juste rétribution de la Providence, cette prodigieuse con-

sommation de l'opium devient aujourd'hui, par l'exportation des métaux précieux qu'elle occasionne, une des causes de la ruine financière de l'empire.

Tout d'ailleurs contribue à cette ruine. Ainsi les monopoles que le gouvernement s'est réservés ne lui rendent plus qu'un revenu insignifiant. S'il en est un dont les produits semblent ne devoir jamais se tarir, c'est assurément celui du sel, denrée de première nécessité et toujours assurée d'un bon débit au milieu des innombrables populations de la Chine. Eh bien, ce monopole même est un de ceux que l'on ne sait plus à qui affermer. Il a fallu que l'empereur imposât d'office la ferme du sel à des négociants enrichis dont il convoitait la dépouille, à peu près comme en d'autres pays on concède à une compagnie de chemin de fer qui prospère la faveur d'un embranchement onéreux. Or, ce don n'est rien de moins que la ruine du malheureux négociant à qui on l'inflige : en même temps qu'il doit satisfaire aux exigences impitoyables du fisc, il doit solder les mandarins locaux chargés de la police, sans le secours desquels il n'y a point de monopole, et ceux-ci, après

l'avoir rançonné, reçoivent d'une autre main pour le laisser dépouiller. Entre mille preuves de la pénurie du trésor impérial, en apporterai-je une autre, et des plus frappantes? On l'a vu, en ces derniers temps, hors d'état de fournir les fonds nécessaires aux travaux publics de première nécessité. Le Grand-Canal était à sec. Le Fleuve-Jaune, le fléau de la Chine, cette Durance gigantesque, avait rompu ses digues et inondé d'immenses étendues de pays riche et cultivé. Rien de tout cela ne se réparait, et pourtant les populations mécontentes étaient bien autrement surchargées d'impôts qu'à l'époque encore peu éloignée, où les travaux hydrauliques, juste sujet d'orgueil pour la Chine, s'exécutaient partout avec tant de soin, d'intelligence et de splendeur.

C'est que, depuis que les mandarins paient à deniers comptants leurs emplois, ils se remboursent en faisant entrer dans les coffres de l'empire le moins qu'ils peuvent de l'argent qu'ils recueillent. Tout leur est bon pour s'enrichir. La justice surtout est entre leurs mains une source d'odieux profits. Aussi l'autorité est-elle partout avilie, et les fonctions publiques, auxquelles s'attachait

naguère une considération si haute, ne sont-elles plus que l'objet du mépris et de la haine. Autrefois, les mandarins étaient l'élite de la nation chinoise; portés au rang qu'ils occupaient par un concours libre et public, entourés de l'estime générale et d'une sorte de prestige populaire, ils n'avaient qu'à faire entendre leur parole grave et sage pour obtenir une respectueuse obéissance. Aujourd'hui, le moindre lettré se regarde comme moralement supérieur à ces hommes sortis on ne sait d'où, et acquéreurs des fonctions qu'ils étaient indignes de remplir. Malgré le caractère dont ils sont revêtus, leur parole est sans force et sans influence, et, lorsqu'ils veulent pratiquer leurs exactions, on leur résiste. De là un fait étrange, un nouveau trait qui caractérise tristement cette période de décadence où la Chine est entrée. N'ayant pas de force publique à leurs ordres dans un pays où, jusqu'à présent, le gouvernement par la violence a été considéré comme un déshonneur, ces indignes magistrats ont employé un de ces expédients détestables auxquelles la tyrannie aux abois a seule recours. On les a vus armer et prendre à leur solde les oisifs, les débauchés, tout

le rebut de la population des villes, et leur faire ainsi contracter des habitudes de rapine et de violence dont ils n'ont pas tardé à devenir eux-mêmes les premières victimes.

Les sociétés secrètes enfin ont apporté à l'œuvre de destruction leur contingent de dissolvante et infatigable activité. L'origine de ces sociétés remonte à la conquête tartare, conquête qui a froissé tous les instincts des Chinois. On sait comment elle s'accomplit. C'était en 1644. Une insurrection avait éclaté et menaçait l'empereur dans Péking même. Celui-ci, désespérant trop tôt de sa cause, immole sa fille de sa propre main et se tue. Au même moment, un général fidèle amenait à son secours les tribus mantchoues, qui, bien montées et aguerries, balayèrent l'insurrection devant elle ; mais, au milieu du désordre, trouvant le trône vacant, les Tartares d'alliés devinrent conquérants. A l'exception de l'île Formose, qui se défendit longtemps, la résistance des Chinois fut à peu près nulle; mais le patriotisme humilié continua à protester sourdement, et de nombreuses sociétés secrètes, toutes dirigées contre la domination tartare, se formèrent et se

sont perpétuées jusqu'à nos jours, favorisées par ce goût inné des Chinois pour l'association, qui, appliqué aux arts pacifiques, en fait les premiers commerçants du monde. La plus importante de ces sociétés, celle de la Triade, comprenait de nombreux adeptes, surtout dans les provinces méridionales de l'empire. Ces adeptes, comme dans toutes les associations de ce genre, se promettaient avant tout un secret inviolable, puis aide et secours mutuel, et les engagements qu'ils avaient ainsi contractés, en rompant ou en affaiblissant leurs liens de familles, en faisaient les soldats naturels des insurrections futures.

Le bon gouvernement des premiers empereurs tartares ne fournit à ces sociétés l'occasion de trahir le secret de leur existence que par quelques actes isolés d'un obscur brigandage. Mais, lorsque toutes les causes que nous avons énumérées commencèrent à se faire sentir, il fut facile de prévoir le rôle qu'elles allaient être appelées à jouer. La guerre avec les Anglais en 1840 vint ajouter un nouveau grief à tous ceux que les patriotes conservaient contre la race tartare. Les Chinois se croient supérieurs à tous les autres habitants de

la terre. L'immensité de leur empire, de l'empire du Milieu, quand on l'oppose aux dimensions modestes que les autres États occupent sur la carte, les longues traditions de leur histoire, leur civilisation raffinée et qui sur tant de points a devancé la nôtre, tout contribue à augmenter leur orgueilleuse confiance. A leurs yeux, le Fils du Ciel est bien l'empereur universel, à qui tous les autres empires doivent hommage. La cour de Péking s'efforce d'entretenir cette opinion, qui grandit l'empereur et consolide son pouvoir, en le mettant au-dessus de tout ce qui est terrestre, et, pour cela, elle n'a rien imaginé de mieux que de s'isoler du reste du monde, et d'isoler tout l'empire avec elle. De là les édits qui interdisent aux Chinois de quitter leur pays sous peine de mort, édits qui subsistent toujours, quoique bien peu observés aujourd'hui. De là aussi les entraves apportées au trafic étranger, la jalousie avec laquelle les navires européens ont toujours été écartés, malgré le goût naturel aux Chinois pour le commerce et leur connaissance parfaite des avantages qu'ils pourraient en retirer.

Mais cet isolement ne pouvait pas durer tou-

jours. On ne peut plus de notre temps, avec la connaissance exacte que nous avons de notre globe, quand la vapeur a tellement diminué les distances, mettre en quarantaine matérielle et morale une nation de trois cent cinquante millions d'âmes. Aussi avons-nous vu du côté de terre l'empire chinois enveloppé et menacé peu à peu par la puissance russe, tandis que les Anglais, sur toute l'étendue du littoral, ont remporté sur les armées et les flottes impériales de faciles victoires. Rien n'a plus contribué que cette guerre à irriter le vieux patriotisme chinois. On ne pardonne pas aux Tartares leurs honteuses défaites, toutes ces villes prises avec tant de promptitude et de facilité, ce traité imposé sous les murs de Nanking et si vite accepté, ce traité par lequel le Fils du Ciel s'est abaissé jusqu'à payer tribut aux barbares. La nouvelle s'en est rapidement progagée dans tout l'empire, portée jusqu'aux extrémités les plus reculées par les bateliers du Yang-tze-kiang et du Grand-Canal, témoins oculaires de ces événements, et le prestige impérial en a été singulièrement affaibli.

A toutes ces causes réunies, corruption de l'au-

torité, amoindrissement du gouvernement, vint s'en joindre encore une autre : le vieil empereur mourut. Or, en Chine, le changement de règne est presque toujours une époque d'agitation et de trouble. Tout était prêt pour une insurrection, il ne fallait plus qu'un mot d'ordre et un homme; ils se présentèrent bientôt.

L'homme s'appelle Hung-tze-tzuen ; l'idée, c'est une réforme religieuse, bientôt transformée en révolution politique.

Qu'on nous permette de donner quelques détails sur cet événement, qui, au milieu de tous ceux dont l'Europe a été agitée dans ces dernières années, a passé presque complétement inaperçu.

Un des faits les plus caractéristiques de la situation actuelle de la Chine est que le chef de cette vaste insurrection ne soit autre qu'un bachelier refusé.

Hung-tze-tzuen est né en 1813 dans le voisinage de Canton. Son père était cultivateur. Comme il témoignait du goût pour l'étude, ses parents se cotisèrent, selon l'usage, pour l'envoyer à l'école, où il resta jusqu'à l'âge de seize

ans. On l'employa alors à la garde du bétail ; mais il se dégoûta bien vite de cet humble métier, et devint maître d'école de son village. Désirant parcourir la carrière des lettres, il passa avec succès ses premiers examens dans la ville de son district, et se rendit plusieurs fois à Canton, chef-lieu de la province, afin de s'y préparer à prendre le grade de bachelier. Il lui arriva (on croit que ce fut en 1833) d'entendre en cette ville un missionnaire européen qui prêchait dans la rue. Au même temps, un de ses compatriotes, converti au protestantisme, lui mit entre les mains quelques livres religieux écrits en langue chinoise, et contenant des chapitres de l'Ancien et du Nouveau Testament, mêlés de réflexions. Il se contenta alors de parcourir ces livres, et les plaça dans sa bibliothèque. Ce fut en 1839 qu'il essuya un échec définitif dans l'épreuve du baccalauréat : il en tomba malade, et eut une série de rêves et de visions qui le firent regarder comme fou par ses amis.

Il venait d'assister aux graves événements de Canton et à la guerre de l'opium, lorsqu'en 1843 il retourna aux livres qu'il n'avait fait que par-

courir, et se mit avec un de ses amis à les étudier. Cette étude exalte son imagination ; les lambeaux du christianisme offerts à ses regards lui apparaissent comme la doctrine de vérité, et lui apportent la clef de ses visions mystérieuses ; il demeure convaincu que son âme a été appelée au ciel auprès de Dieu le Père, de qui il a reçu la mission de réformer la religion des Chinois et de remplacer le culte des idoles par celui du vrai Dieu. Les mouvements d'Hung-tze-tzuen deviennent assez confus jusqu'en 1847, où on le voit suivre à Canton les instructions de M. Roberts, missionnaire américain. Le spectacle lui est alors donné d'une expédition anglaise remontant la rivière pour obtenir réparation d'une clause violée du traité, et il assiste en même temps à une levée en masse de toute la province pour repousser l'agression des barbares. M. Meadows, dont le curieux ouvrage nous fournit tous ces détails, ne doute point que le mouvement si aisément imprimé à cette immense population n'ait donné au visionnaire l'idée de ce qu'il pouvait entreprendre. L'apostolat de Hung-tze-tzuen commence. Il s'est retiré dans la province de Kouang-sé, la plus

méridionale de l'empire, et, là, il réunit autour de lui un nombre assez faible d'abord de sectaires, qui ont pris le nom *d'adorateurs de Dieu.* La doctrine qu'il leur prêche est celle des livres chrétiens qui ont été mis entre ses mains, et qu'il interprète à sa manière. Il se croit assez fort pour tenter avec ses adeptes une sorte de croisade contre les idoles. Bientôt se joignent à lui deux nouveaux illuminés, qui eux aussi prétendent, dans leurs convulsions nerveuses, recevoir du ciel des révélations. Yang et Seaou, plus connus dans la suite sous les noms de princes de l'Est et de l'Ouest, entendent partager avec Hung-tze-tzuen la direction de la propagande, jusqu'alors purement religieuse; mais Hung-tze-tzuen, par la supériorité de son intelligence et de son éducation, par l'enthousiasme vrai ou faux dont il paraît inspiré, reste le chef de la révolution qui se prépare : il prend le titre de second fils de Dieu, qui lui a accordé la faveur d'une entrevue spirituelle. Les princes de l'Est et de l'Ouest se contentent de proclamer, l'un que Dieu le Père, lorsqu'il vient sur la terre, parle par sa bouche, l'autre que c'est lui qui est l'interprète du Seigneur Jésus. Les soins de la

politique semblent être le partage plus spécial de ces deux prophètes inférieurs.

La province de Kouang-sé était habitée par diverses couches de population que le temps avait superposées les unes aux autres. Il y avait d'abord la race indigène, demeurée toujours à peu près indépendante dans ses montagnes; puis, à diverses reprises, s'étaient accomplies des immigrations de Chinois du Nord, et en dernier lieu étaient venus du littoral de la province de Canton des milliers de nouveaux habitants, faisant partie de ce qu'il y a de plus remuant et de plus entreprenant dans la nation chinoise. Ce fut parmi ceux-ci que la secte des *adorateurs de Dieu* trouva ses premiers adeptes. Ses progrès étaient encore assez obscurs, lorsqu'une querelle de village, née à l'occasion d'une fille à marier, vint soudainement accroître sa force et son importance. Les Chinois cantonnais, dans cette querelle, appelèrent à leur secours les *adorateurs de Dieu* dispersés dans les villages voisins; ceux-ci répondirent à leur appel, et d'une victoire gagnée en commun sortit bien vite la fraternité religieuse.

Jusque-là, les mandarins avaient assisté d'un

œil indifférent à la propagation de la nouvelle doctrine; mais, lorsqu'ils virent des familles entières quitter leurs demeures pour aller se ranger sous des chefs qui s'arrogeaient l'autorité temporelle en même temps que la spirituelle, ils comprirent le péril. L'ordre est donné d'arrêter Hung-tze-tzuen; mais les exécuteurs de cet ordre sont repoussés par la force, et l'insurrection (car, à partir de ce moment, on ne peut lui donner d'autre nom) voit de tous côtés ses rangs se grossir. Elle se recrute avant tout dans les sociétés secrètes, qui se sont formées il y a deux cents ans pour repousser le joug des Tartares, et qui, depuis lors, avec une persévérance infatigable, ont perpétué de génération en génération leur existence; ce sont ensuite les équipages d'une de ces flottes de hardis pirates auxquels le gouvernement impérial laisse infester la mer pour en délivrer la terre, et qui, échappés à la destruction de leurs navires coulés ou pris par les Anglais, viennent apporter à l'insurrection leur audace, que rien ne fait reculer; ce sont enfin ces mécontents de toute classe que fait le despotisme par ses caprices et ses violences, et qui, invisibles aux jours où les choses

vont bien pour lui, semblent sortir par milliers de dessous terre quand l'occasion leur est fournie d'exercer contre lui leur haine et leur vengeance. Quoi qu'il en soit, une armée de quinze mille combattants se trouva rassemblée alors autour des *princes du ciel,* mystique et pompeuse dénomination que s'étaient attribuée les nouveaux apôtres.

Du mois de novembre 1850 au mois de mars 1853, l'armée insurgée a eu à lutter contre toutes les forces de l'empire ; ce n'ont été que marches et contre-marches, villes prises et reprises, édits sur édits publiés par la cour de Péking pour dégrader de hauts dignitaires peu fidèles ou peu capables, bulletins magnifiques de victoires ressemblant fort à des défaites, et pour dernier résultat les princes du ciel arrivant sous les murs de Nanking à la tête de quatre-vingt mille hommes. Cette grande cité, la seconde de l'empire, fut forcée de les recevoir dans ses murs, et ils y signalèrent leur entrée en massacrant de sang-froid vingt mille Tartares qui n'avaient pas su la défendre : revanche atroce du patriotisme chinois contre la race étrangère! Cependant, la prise de Nanking

rendait les insurgés maîtres du Yang-tze-kiang, le fils de la mer, ce fleuve immense qui, descendu des montagnes du Thibet et navigable dans la plus grande partie de son cours, traverse la Chine de part en part, fournissant la voie d'un commerce prodigieux. En même temps, ils tenaient en leur pouvoir le Grand-Canal, par lequel toutes les denrées du Midi, et en particulier les grains et le sel, double objet du monopole impérial, remontent dans les provinces septentrionales de l'empire. Et il faut ajouter qu'ils avaient parcouru la moitié de la route qui sépare Péking du berceau de l'insurrection.

J'ai dit tout à l'heure comment ils comptaient dans leurs rangs grand nombre d'hommes appartenant à la population amphibie de la Chine du Sud, la plupart familiarisés avec le métier de pirates. Ces hommes ne tardèrent pas à organiser de puissantes flottes, qui, remontant le fleuve et ses affluents, étendirent au loin la domination des *princes du ciel*, et qui, en même temps qu'elles approvisionnaient l'armée, préparaient les ressources nécessaires à la grande marche que les insurgés méditaient sur Péking, dans le

dessein avoué de renverser la dynastie impériale. Maîtres des cours d'eau, ils étaient maîtres du pays, et du haut de leur citadelle de Nanking, ils rayonnaient à l'entour dans toutes les directions, interceptaient et les corps de troupes qui essayaient de se rassembler contre eux, et les ordres que l'empereur envoyait aux provinces du Sud, et qu'il fut bientôt réduit à expédier par mer. Qu'allait-il arriver s'ils devenaient aussi maîtres de la mer? C'était la grande crainte des mandarins. Aussi les vit-on réunir tous leurs efforts pour fermer l'embouchure du Yang-tze-kiang. Et, comme leur marine nationale leur inspirait assez peu de confiance, ils eurent l'idée de recourir à des navires et à des bras européens. Il y avait là un éclatant aveu de leur position désespérée. Seulement, c'eût été trop s'abaisser que d'invoquer ouvertement les secours des barbares, et le gouvernement impérial crut sauver sa dignité en proposant aux agents anglais de lui louer les navires de la station, les bateaux à vapeur surtout, dont il se promettait la plus efficace assistance. A défaut de ces navires, qui lui furent refusés, les mandarins

allèrent chercher à Macao quelques lorchas portugaises, auxquelles ils joignirent un certain nombre de navires de commerce armés en guerre par des aventuriers anglais, américains et autres. Il ne paraît pas que cette flottille, avec ses étranges éléments, ait été d'un grand service au Céleste Empire. Si les insurgés n'allèrent pas se mesurer avec elle, je ne crois pas que ç'ait été par suite de la crainte qu'elle leur inspirait; c'est plutôt, à ce qu'il me semble, afin d'éviter le péril qu'il pouvait y avoir pour eux à se rencontrer sur le le littoral ou sur mer avec le commerce et les marines de l'Europe.

Il y avait un grand intérêt pour les représentants des puissances étrangères à se rendre à Nanking, afin de juger par eux-mêmes du caractère et de la force de cette redoutable insurrection, de voir de leurs propres yeux cette Chine nouvelle, avec laquelle bientôt peut-être on aurait à établir des relations tout autres que celles qu'on avait entretenues avec le vieil empire; mais l'accueil fait à la diplomatie européenne n'eut rien d'encourageant. On trouva une politesse extrême, mais pleine de circonspection et de réserve, le soin le plus attentif

à éviter toute cause de conflit, mais le refus constant d'entrer en rapport avec qui ne reconnaîtrait pas dès l'abord la prééminence des princes du ciel sur toutes les puissances de la terre. L'orgueil était le même dans ces chefs insurgés, dont le triomphe était encore incertain, que dans le despote aux abois qui tremblait à Péking sur son trône. Ils ne voulaient rien devoir aux barbares, de peur de heurter le sentiment national et d'affaiblir le prestige de leur autorité naissante à l'heure même où ils venaient bouleverser la religion, et avec elle toutes les institutions de leur pays!

Quelle était cette religion nouvelle destinée à remplacer les surperstitions de la Chine idolâtre? Ce fut un objet curieux d'étude pour les Européens admis à converser à Nanking avec les *adorateurs de Dieu.* Malheureusement, les notions qu'il leur a été donné de recueillir sur ce grand fait sont évidemment incomplétes et confuses, si toutefois il n'est pas plus vrai de dire que c'est le nouveau culte lui-même qui n'est qu'un emprunt incomplet et confus fait au christianisme. Le renversement des idoles paraît être l'acte religieux par excellence des nouveaux sectaires. Par-

tout elles sont tombées sous leurs coups; puis ils ont proclamé un seul Dieu, Dieu le Père, celui dont ils se disent les adorateurs. Appropriant grossièrement aux besoins de leur cause le dogme mystérieux et sublime de la Trinité, ils ont donné à Jésus-Christ Hung-tze-tzuen pour frère, et fait du prince de l'Est le Saint-Esprit. Ces traits suffisent pour indiquer de quelle façon ils entendent le christianisme. La morale leur en est-elle mieux connue que le dogme? M. Meadows, qui était l'interprète de la mission anglaise à Nanking, raconte à ce sujet une anecdote assez curieuse. Au milieu d'une conversation froide et embarrassée qu'il avait avec l'un des princes du ciel, l'idée vint à celui-ci de lui demander s'il connaissait les règles divines. « Ne sont-elles pas au nombre de dix? répondit M. Meadows.— Certainement, » répliqua avec empressement son interlocuteur. M. Meadows ayant alors commencé à réciter ses commandements de Dieu : « Les mêmes que nous! s'écria avec joie le prince du ciel en l'interrompant; les adorateurs d'un seul Dieu sont tous frères. »

La curiosité des visiteurs européens ne se borna

pas à s'enquérir des idées au nom desquelles s'accomplissait la révolution tentée par les insurgés; ils voulurent aussi connaître leurs ressources et leur organisation militaire. Ici encore, ils trouvèrent dans la pratique une assez étrange manière d'entendre le christianisme. — Attendu que toute chose au monde appartient à Dieu et à ses envoyés, les princes du ciel mettaient la main sans scrupule sur tout ce qui pouvait leur servir à conduire la guerre. Des hommes valides qu'ils rencontraient, ils faisaient partout des soldats, et de leurs familles des otages[1]. On comprend que ce moyen de recrutement ait bien vite grossi leur armée, qui est partagée régulièrement en plu-

1. Ces familles furent d'abord traitées avec de grands égards, et on leur assigna à Nanking un quartier spécial, où nul ne pouvait pénétrer sous peine de mort; mais cette protection ne tarda pas à leur être retirée, et l'un de nos missionnaires raconte que, dans l'hiver de 1855, la ville de Nanking fut subitement assourdie par un bruit infernal de pétards et de tamtams, annonçant le mariage d'un grand nombre de soldats insurgés avec des femmes ou des filles dont les maris ou les pères avaient péri sans doute pendant la guerre. Plusieurs centaines de ces malheureuses aimèrent mieux se donner la mort que de consentir à ces noces sauvages.

sieurs corps, chacun de treize mille hommes, mais subdivisés à l'infini, et ne portant pas dans leur manière de combattre l'ordre qui préside à leur organisation hiérarchique. En visitant leurs campements à Nanking et autour de la ville, on les trouva en général mal armés, n'ayant pour la plupart que des sabres et des piques, peu de fusils et presque tous à mèche, avec de petits canons portés à bras. Cependant, au siége de Shanghaï, on put remarquer que l'armement des troupes était meilleur : les fusils à deux coups et les *revolvers* même n'étaient pas rares aux mains des insurgés. Leur meilleure artillerie, comme chez les Chinois en général, était celle de leurs jonques, dont plusieurs portaient des pièces d'un assez fort calibre.

Mais la possession de Nanking n'était pas le terme où tendait l'ambition des vainqueurs *aux cheveux longs*; les insurgés ont adopté cette mode pour protester contre le caprice tyrannique des Tartares, qui, lors de la conquête, firent aux Chinois une loi de se raser. Ils n'attendaient que le moment de se porter sur Péking, pour y renverser la dynastie régnante. L'armée qui s'ébranla pour

cette audacieuse expédition marcha d'abord de succès en succès, en dépit de tous les obstacles, et arriva jusqu'à Tsin-hae, à trente lieues seulement de la grande capitale du Nord. Mais, là, elle trouva devant elle la cavalerie mantchoue et les hordes nomades de la Mongolie, que l'empereur aux abois avait appelées de leurs déserts, comme sa dernière espérance. Les insurgés, au milieu des plaines de Petcheli, se trouvèrent impuissants contre cette cavalerie exercée, et, après un séjour de trois mois à Tsin-hae, ils opérèrent en février 1854 leur retraite sur Nanking. L'empereur était sauvé : la cavalerie tartare, par qui sa race fut portée sur le trône en 1644, venait de l'y maintenir. Cependant, ce moyen extrême de salut ne témoigne-t-il pas pour l'empire chinois d'un extrême danger? Et, en présence de ce qu'ont pu faire, pour couvrir Péking, quelques milliers de Tartares, ne peut-on se demander ce qui arrivera, si jamais la formidable puissance qui touche aux frontières de la Chine, qui tient sous ses lois des hordes si nombreuses de cette rapide cavalerie, conçoit la pensée de les lancer jusque sous les murs de la ville impériale pour y accomplir sur ce

point du globe les projets de sa vaste ambition?

Ce péril, nous le croyons, est éloigné encore. Cependant, il est impossible de ne pas reconnaître que l'insurrection dont nous venons d'esquisser l'histoire, par son étendue, par sa durée, et surtout par son caractère, prépare quelque chose de nouveau pour l'avenir de la Chine. Bien d'autres insurrections, et de victorieuses même, ont éclaté avant celle-là dans le Céleste Empire; mais c'était uniquement contre le pouvoir et ses dépositaires qu'elles étaient dirigées, elles n'avaient point pour mobile des idées, et des idées surtout venues de l'Europe. Car enfin, malgré tout le grossier mélange par lequel les princes du ciel ont défiguré les dogmes qu'ils ont empruntés au christianime, malgré l'étrange manière dont ils ont adapté sa morale à leur politique de subversion et de conquête, il n'en reste pas moins vrai que l'unité de Dieu, que la divinité du Christ, que les préceptes du Décalogue ont été proclamés par eux et comme inscrits sur leurs bannières, et que ces principes d'une religion nouvelle ont parcouru triomphalement la Chine au milieu des idoles renversées, depuis l'extrémité méridionale du Kouang-sé jus-

qu'aux environs de Péking. Dans ces doctrines ainsi prêchées par la voix de l'émeute, les populations chinoises ont-elles reconnu quelque chose de la religion divine obscurément et fidèlement pratiquée sur divers points de l'empire et confessée par nos missionnaires, qu'elles ont vus si souvent souffrir et mourir pour elle? L'apostolat mensonger de Hung-tze-tzuen aura-t-il pour effet d'ouvrir une route plus large à ces héros de la charité, pour répandre les véritables enseignements de l'Évangile? Il serait aussi téméraire de le nier que de l'affirmer, comme aussi il n'est peut-être pas défendu de croire que l'ébranlement violent donné à l'empire par cette dernière insurrection, que l'immense anarchie qui en a été la suite pourraient bien préparer les Chinois à recevoir, avec la civilisation étrangère, des lois plus douces et plus équitables.

Achevons en deux mots ce qu'il nous reste à dire de la situation actuelle des insurgés. Après avoir échoué dans leur marche sur Péking, ils se retirèrent sur le Yang-tze-kiang, et, depuis lors, ils s'y sont toujours maintenus. Hung-tze-tzuen occupe toujours Nanking, entouré de forces con-

sidérables et opposant son gouvernement à celui de l'empereur. En arrière du Yang-tze-kiang, le pays est dans le désordre et la confusion : les troupes impériales sont rentrées en possession du littoral, elles ont repris Amoy et Shanghaï[1] ; et Canton, où le voisinage des Anglais et la turbulence de la population les forcent d'entretenir une garnison nombreuse, n'est jamais sorti de leurs mains ; mais, autour de Canton, dans ces provinces toujours les moins soumises de l'empire, l'insurrection soutient contre les mandarins une lutte continuelle, et l'on n'entend parler que des châtiments effroyables ordonnés contre les rebelles, ou ceux qui sont censés l'être, par les dépositaires de l'autorité impériale. Ces châtiments ne sont pas moins que des massacres, dans lesquels innocents et coupables sont confondus, quelquefois à dessein par cupidité et par vengeance, quelquefois par simple insouciance.

1. On n'a pas oublié qu'au siége de cette ville, les troupes impériales furent puissamment aidées par les équipages des bâtiments de guerre français *la Jeanne-d'Arc* et *le Colbert*, engagés dans la lutte à la suite de circonstances qu'il serait trop long de rapporter.

Les pauvres Chinois catholiques ne pouvaient manquer dêtre enveloppés dans ces sanglantes exécutions.Le nom du Christ, invoqué n'importe à quel titre par les insurgés, devait être un grief contre ses serviteurs les plus inoffensifs et les plus paisibles. C'était, en outre, dans les sociétés secrètes, ainsi que nous l'avons dit, que s'était recrutée principalement l'insurrection, et, aux yeux d'un pouvoir aussi ombrageux que peu clairvoyant, il était assez naturel que les petites chrétientés, forcées de se cacher afin d'échapper à la persécution, passassent pour des associations clandestines formées contre la sûreté de l'empire. Il faut se rappeler enfin que Hung-tze-tzuen, avant de jouer son rôle d'inspiré et de chef révolutionnaire, avait été le disciple des missionnaires protestants. C'en était assez pour que tout missionnaire européen, quel qu'il fût, devînt suspect de favoriser l'insurection. On comprend que la justice des mandarins n'ait été ni assez consciencieuse, ni assez éclairée pour distinguer entre l'envoyé des sociétés bibliques, toujours soigneux d'exercer son ministère à portée des canons anglais comme à portée des biens de ce monde, et le

missionnaire catholique, qui, sans autre protection que celle d'en haut, va chercher ses pauvres ouailles dispersées sur toute la surface de l'empire, pour leur porter les lumières et les consolations de la foi. Ce qui semble hors de doute, c'est qu'on doit attribuer à ces circonstances la mort de M. Chappedelaine, décapité au mois de février de l'année dernière au Kouang-sé, dans cette province qui fut, il y a six ans, le berceau de l'insurrection. Disons ici en passant que cette exécution est une infraction éclatante aux édits obtenus par M. de Lagrené en 1845, et qu'elle est un des motifs qui obligent aujourd'hui la France d'intervenir dans les événements dont la Chine va être le théâtre.

On a voulu dans cette première partie, rassembler les traits principaux qui peuvent faire connaître l'état présent de l'empire chinois. Depuis six ans, cet empire est agité par une insurrection qui, arrêtée dans ses progrès, n'en reste pas moins menaçante, et continue de siéger en maîtresse dans l'ancienne capitale des dynasties chinoises. Malgré l'étrange nouveauté de ses doctrines religieuses, malgré la témérité de ses doctrines

politiques, suspectes de communisme et alarmantes pour la propriété, cette insurrection ne paraît pas plus entamée dans sa force morale que dans sa force matérielle. Elle brave toutes les menaces du pouvoir impérial, qui, sans argent, réduit aux expédients financiers les plus misérables, déconsidéré par l'atteinte profonde que la vente des emplois a portée à la constitution de l'empire, s'est trouvé jusqu'ici impuissant à la frapper de coups décisifs. Si la Chine en était encore aux temps où, isolée et inaccessible au reste du monde, elle a vu s'accomplir dans son sein tant d'autres révolutions, la crise actuelle durerait peu sans doute, et l'unité de l'empire ne tarderait guère à se rétablir sous le chef tartare qui occupe le trône, ou sous le chef national qui le lui dispute ; mais l'isolement du vaste empire du Milieu n'a plus aujourd'hui de réalité ; chaque jour resserre le cercle qui se forme autour de lui. Ce ne sont pas seulement les Russes par terre et les Anglais par mer qui le pressent; ce n'est pas seulement l'activité du génie européen qui, avec les forces nouvelles dont il est armé, bat en brèche chaque jour les impuissantes barrières élevées autrefois

pour l'arrêter; c'est la puissance de la civilisation, celle des idées, celle du christianisme, qui somme impérieusement la Chine de lui ouvrir ses portes et d'admettre ses peuples à ce partage commun de lumière et de bien-être dont ils ne doivent plus être déshérités. De là vient qu'il nous est impossible de ne pas lier dans notre pensée ce qui se passe au dedans de la Chine et ce qui va se passer au dehors; de là vient l'intérêt et, nous ne craignons pas de le dire, l'anxiété avec laquelle nous suivons des événements qui doivent exercer une si profonde influence sur les destinées d'une société de trois cent cinquante millions d'âmes ; mais, pour bien apprécier ces événements, et pour les prévoir peut-être, il est nécessaire d'examiner quels ont été jusqu'à ce jour les rapports de la Chine avec les Européens, et par quel enchainement de circonstances ces rapports ont été conduits au point où nous les voyons aujourd'hui.

II

Si le gouvernement chinois en avait eu le pouvoir, nul doute qu'il n'eût élevé entre lui et les barbares de mer une seconde grande muraille, destinée à s'opposer non-seulement aux invasions armées, mais aussi à l'entrée de toutes les idées, de toutes les connaissances venues de l'Occident. En effet, l'essence d'un gouvernement comme celui de la Chine est le mensonge ; il doit donc craindre plus que toute chose la lumière de la vérité ; il doit craindre tout ce qui peut venir du dehors pour dissiper les ténèbres au sein desquelles il tient les peuples enveloppés, les erreurs dont il les nourrit, les préjugés serviles auxquels

il les assujettit. En Chine, selon la doctrine politique, confirmée et appuyée par la doctrine religieuse, le mensonge n'a rien de déshonorant ; le gouvernement ne se fait aucune faute de propager hardiment et presque consciencieusement ce qu'il y a de plus faux dès qu'il y trouve son avantage. Les fonctionnaires ne sont jamais punis pour avoir mal agi, mais pour n'avoir pas réussi; aussi, comptables seulement du succès envers l'autorité supérieure, ne se regardent-ils pas comme obligés envers la vérité, et ne se font-ils aucun scrupule de la tromper, s'ils peuvent, à ce prix, éviter de passer pour malhabiles. De haut en bas et de bas en haut, ce n'est dans toute la hiérarchie administrative qu'un commerce de mensonge [1].

1. Qu'on nous permette de citer ici quelques passages du ournal tenu, suivant l'usage chinois, par Pi-kwei, surintendant des finances à Canton, de ses conversations avec l'émpereur en octobre 1849. Ce journal se trouve dans l'ouvrage de M. Meadows, lequel a connu Pi-kwei. On jugera par ces extraits des lumières de l'empereur et de la véracité de son mandarin.

« *L'empereur.* — Il paraît que les barbares ne peuvent plus se passer du commerce de Canton, c'est leur gagne-pain.

Pendant des siècles, à ce qu'il paraît, la politique a cru trouver son compte à cette étrange manière de gouverner les hommes; mais, dès qu'au lieu de se trouver en face d'une nation accoutumée à se payer de cette fausse et honteuse monnaie, on a eu à traiter avec des peuples chez qui la religion et les lois de l'honneur condamnent le mensonge, on s'est aperçu du péril que l'on courait et les avertissements de l'intérêt se sont joints à ceux de la conscience pour redouter toutes les influences étrangères. Presque à la même époque,

» *Réponse.* — Le peuple de Canton voit clairement qu'il en est ainsi.

» *L'empereur.* — La puissance des Anglais paraît-elle réduite?

» *Réponse.* — Oui... Ils n'ont plus que deux ou trois mille hommes à Hong-kong. La plupart des soldats verts (*rifles*) se sont dispersés faute d'argent,... et, de plus, un millier sont morts pendant les chaleurs.

» *L'empereur.* — Dans toutes les affaires de ce monde, la prospérité est suivie par le déclin.

» *Réponse.* — L'étoile divine de Votre Majesté est la cause du déclin des barbares...

» *L'empereur.* — Pensez-vous, d'après l'apparence des choses, que les barbares anglais ou autres nous donneront encore de l'embarras?

la religion et le commerce de l'Europe sont venus frapper aux portes de la Chine : contre l'une et l'autre, les mandarins songèrent à prendre leurs sûretés. Fidèles en apparence à leur grand principe de n'employer la force que lorsque les moyens *moraux* auraient été tous épuisés, ils voulurent essayer de tourner l'ennemi, de le dompter par la ruse avant d'en être réduits à le combattre en face. Ils commencèrent par établir une entière différence entre les marchands et les missionnaires. Ils n'ont jamais reproché à ceux-ci les

» *Réponse.* — Non. Les Anglais n'ont rien gagné pour eux à la guerre. Quand ils se sont révoltés en 1841, ils n'étaient soutenus que par l'argent des autres nations qui voulaient élargir le trafic.

» *L'empereur.* — Il est évident que le trafic est la principale occupation de ces barbares...

» *Réponse.* — Au fond, ils appartiennent à la classe des bêtes brutes, et il est impossible qu'ils aient le moindre but élevé...

» *L'empereur.* — La Chine n'a pas besoin des soieries ni des cotonnades étrangères. Regardez! moi qui suis le plus grand des hommes, mes chemises sont faites de coton de Corée. Je ne me suis jamais servi de coton étranger.

» *Réponse.* — Les cotonnades étrangères ne sont bonnes à rien ; elles n'ont pas de corps.

» *L'empereur.* — Et ne se lavent pas bien, » etc., etc.

projets d'envahissement et de profit matériel qu'ils affectent de redouter de la part des premiers. Leur haine n'a commencé contre nos prêtres que lorsqu'ils ont reconnu que la tolérance qu'ils leur accordaient était sans profit pour leur domination. Le secret de leur politique avait été d'abord de les admettre comme d'utiles instruments de pouvoir, en même temps qu'ils repoussaient le commerce aussi loin que possible, et s'efforçaient de faire croire aux peuples que la crainte inspirée par la majesté redoutable du Fils du Ciel était la cause de cet éloignement. Nous allons suivre cette double politique dans ses développements. Parlons d'abord des missionnaires, les premiers venus d'ailleurs dans la Céleste Empire.

Il ne peut être ici question de l'aventureuse propagande tentée en Chine par des religieux franciscains au XIIIe siècle et de l'église chrétienne fondée alors à Péking par Jean de Corvin. Il faut prendre les missions catholiques à l'époque où, portées sur les vaisseaux portugais, elles commencèrent à Canton leur sainte carrière, dans les premières années du XVIe siècle : c'est là leur

véritable origine. La nouvelle religion reçut alors un favorable accueil. Pendant deux cents ans, les missionnaires eurent des établissements à Péking, le culte catholique fut autorisé dans tout l'empire, et rien ne fut épargné, aucune caresse ne fut négligée pour gagner ses ministres, les attacher aux institutions chinoises, comme on l'avait déjà tenté avec succès à l'égard des mahométans, et arriver ainsi à les soumettre. Mais la religion chrétienne, si elle sait condescendre aux exigences légitimes des pouvoirs terrestres, porte en son sein un principe supérieur qui, tôt ou tard, doit contrarier les prétentions absolues du despotisme. Le moment vint où les missionnaires et les chrétiens de Chine se trouvèrent en désaccord avec l'autorité de l'empereur. Nous n'avons pas à raconter ici cette histoire : nous dirons seulement que depuis lors, c'est-à-dire depuis le XVIII[e] siècle, une ère de persécutions sans relâche a commencé pour le christianisme. Elles n'ont pu abattre le courage de nos missionnaires, qui, chaque année, pénètrent en Chine et vont rejoindre les petites chrétientés disséminées sur la surface de l'empire ; mais elles ont arrêté la propagande religieuse en

l'obligeant à se cacher. Forcés de revêtir les allures de proscrits et de criminels, nos missionnaires se sont vus dépouillés d'une grande partie de leur autorité sur des populations pauvres et peu éclairées, qui ne comprennent pas toujours, et du premier coup, la sublimité du dogme de l'humilité chrétienne. Encore moins la lumière évangélique a-t-elle pu se répandre parmi les lettrés, livrés avant tout au culte de leurs intérêts, et peu soucieux d'échanger le matérialisme théorique et pratique qui leur rend la vie si commode contre une doctrine qui leur ferait perdre tous leurs emplois et appellerait toutes les colères du gouvernement sur leurs têtes. Il est donc vrai de dire que, depuis cent cinquante ans. le christianisme est en Chine tristement stationnaire; mais il ne meurt pas pour cela, et la foi se transmet dans les milliers de familles avec une fidélité héréditaire. C'est à conserver ce précieux germe, c'est à le faire fructifier que se dévoue chaque année une petite troupe d'apôtres partie des rivages de l'Europe, de la France surtout, pour braver des fatigues et des dangers de tous les jours, et endurer souvent les horreurs du mar-

tyre. Comme on aime à retrouver dnns ces héros de la foi les vertus de nos soldats! Quel champ de bataille aussi que celui sur lequel ils combattent! quelle cause et quel drapeau! Nous ne pouvons croire que leur dévouement demeure stérile, et qu'il ne prépare pas en Chine de meilleurs jours et de plus grandes destinées au christianisme.

Mais les marchands avaient suivi les missionnaires sur les côtes du Céleste Empire. Le commerce est insinuant, il offre des avantages matériels auxquels bien peu sont insensibles, les Chinois moins qu'aucun autre peuple. C'est ce que les mandarins comprirent à merveille. Contre les prêtres chrétiens inaccessibles à la séduction, on avait employé la terreur : on ne pouvait écarter le commerce par des supplices. Lui opposer de simples prohibitions, c'était appeler la contrebande; lui ouvrir la porte toute grande, c'était s'exposer à une sorte d'envahissement qu'on ne serait plus maître d'arrêter. On fit donc la part du feu. Le commerce européen dut être limité à la rivière de Canton. Le nombre des Chinois auxquels ce commerce serait permis fut déterminé,

on le restreignit autant que possible : dans le principe même, on avait voulu faire du trafic avec les barbares le privilége d'un seul négociant ; mais ces restrictions, qui ont duré jusqu'aux dernières années, n'étaient que la moindre partie de tout un système d'avanies et d'humiliations imaginé par les mandarins pour mettre les Européens si bas dans l'opinion des Chinois, que le mépris devînt contre eux à la longue une barrière plus puissante que les forts, les canons et les soldats de l'empereur. Il est curieux de voir avec quelle habile et infatigable persévérance cette politique a été suivie pendant trois siècles, et quel succès elle a obtenu, servie comme elle l'était par les événements, par l'ignorance où l'on était en Europe des affaires de la Chine, et surtout par les honteuses faiblesses des négociants européens, toujours prêts à faire bon marché de leur honneur, dans l'intérêt d'une aveugle cupidité.

On comprend difficilement aujourd'hui que durant ces trois siècles l'Europe se soit ainsi abaissée devant la Chine, et qu'elle ait patiemment courbé la tête sous les avanies calculées et les fantaisies insultantes des mandarins. Mais, en se re-

présentant ce spectacle journalier de nos humiliations en face d'une nation qui avait quelque droit de s'estimer elle-même, on en arrive aisément à s'expliquer le dédain profond dont elle s'est prise pour nous et le sentiment exagéré qu'elle a conçu de sa supériorité. Ce sentiment fait encore aujourd'hui le fond du caractère des Chinois dans leurs rapports avec les Européens, partout où les circonstances ne leur ont pas fait ressentir le poids de nos armes.

Il est nécessaire de récapituler rapidement les circonstances successives qui ont amené ces rapports au point où ils en sont maintenant. Il faudra entrer dans des détails bien arides : ici, ni batailles, ni traités, ni provinces prises et reprises, aucun de ces grands événements sur lesquels se fonde l'opinion qu'entretiennent les unes des autres les nations civilisées. La Chine n'a communiqué avec ces nations que par la porte de Canton, comme à travers le guichet d'un lazaret. Les opinions des Chinois, leur politique à notre égard, leurs préjugés contre nous, se sont formés par l'action lente et journalière des faits minutieux qui s'accomplissaient en face de cette espèce

de corps de garde. Il faut donc, pour bien s'en rendre compte et apprécier sainement la situation actuelle, passer en revue avec soin tous ces incidents, quelque futiles qu'ils puissent paraître. Tout ce qu'on peut promettre est d'être le plus court et le moins ennuyeux possible.

Ce sont les Portugais qui, de tous les peuples d'Europe, ont été les premiers à nouer des relations politiques et commerciales avec les Chinois. En 1537, ils fondèrent leur établissement de Macao, dans la rivière de Canton, le seul que les Européens aient eu en Chine jusqu'à l'acquisition de Hong-kong en 1843. Or, voici quelles étaient les conditions de cet établissement : les Portugais reconnaissaient n'être là que par la tolérance de l'empereur, et, à ce titre, lui payaient un tribut qu'ils payent encore aujourd'hui ; le nombre des navires qu'ils pouvaient faire entrer dans le port était limité ; enfin un mandarin chinois, établi dans la ville, devait administrer la population chinoise, trois ou quatre fois la plus nombreuse. Ce n'étaient pas, on le voit, de brillantes conditions : nous n'avons pas besoin d'ajouter qu'elles s'aggravèrent chaque jour par ces avanies sans

nombre dont le génie chinois possède si merveilleusement la science.

Un siècle plus tard, en 1637, les Anglais se montrent pour la première fois devant Canton; mais ils se prennent de querelle avec les Chinois et bombardent les forts de Bocca-Tigris, exploit dont nous avons eu depuis, à plusieurs reprises, et l'an dernier même, l'inutile répétition. Ce bombardement est suivi d'un départ que les autorités chinoises qualifient de retraite, et dont elles ne manquent pas de se faire gloire. Il y avait bien des gens qui avaient vu le vrai des choses et l'échec éclatant des armes impériales; mais, quand le cri de victoire est poussé par des milliers de bouches, et surtout quand la suite des événements semble donner raison à ceux qui le poussent, on croit plus volontiers leur témoignage que ses propres yeux. N'avons-nous pas vu de nos jours, dans des contrées plus rapprochées de nous que la Chine, certaines défaites changées ainsi en victoires par des gouvernements intéressés à tromper les peuples?

Ce conflit n'empêcha pas les relations de se rétablir entre les Anglais et les Chinois, et elles étaient

en pleine activité sept ans après, lorsque survint l'invasion tartare. Les nouveaux venus ne firent que renchérir sur la politique jalouse de leur devanciers, et ils multiplièrent les entraves apportées au commerce. Ces entraves devinrent si pesantes, que les marchands anglais cherchèrent s'il ne leur serait pas possible d'en diminuer la rigueur en se conciliant par des présents la faveur impériale, ils s'adressèrent aux mandarins pour savoir ce qui pourrait plaire au Fils du Ciel. On leur conseilla d'envoyer des volailles et des animaux extraordinaires. Cependant, malgré la passion des Chinois pour les monstruosités, ce tribut payé à leur goût ne procura pas au commerce européen une condition meilleure, et en 1744 survint une nouvelle avanie dont on porte encore aujourd'hui les conséquences. Les mandarins décidèrent que le soin de toucher aux affaires de commerce étant au-dessous de leur dignité, les rapports entre les Chinois et les Européens n'auraient plus lieu désormais que par l'intermédiaire des négociants hongs. On voulut résister, on menaça de se retirer; mais les mandarins tinrent bon, et, la persévérance manquant aux marchands, ils augmentè-

rent ainsi, par un semblant de résistance non suivi d'effet, le triomphe dés Chinois. Peu de temps après, une querelle, qui éclata entre les équipages de deux navires français et anglais à Whampoa, avança encore les choses. Les deux pavillons rivaux, ne pouvant s'accorder, eurent la malheureuse idée de prendre les mandarins pour juges, et ce recours à leur arbitrage fut considéré et présenté par eux comme un acte de soumission des barbares à la supériorité de leur sagesse et de leur puissance.

On en était là en 1859, lorsque la compagnie anglaise, voulant échapper aux difficultés sans cesse renaissantes qu'elle trouvait à Canton, envoya son interprète, M. Flint, fonder un établissement à Ning-po, à quelque cent lieues plus au nord. Les mandarins de Ning-po, surpris, consentirent à recevoir le navire à la condition toutefois qu'il débarquerait ses armes en attendant la réponse de Péking. La réponse fut un refus, sur cette remarquable raison, que l'empereur perdrait les revenus recueillis dans le transit de province à province du thé et des autres marchandises apportées par terre des environs de Ning-po à Canton. Cette

raison, si plausible qu'elle pût être, n'était pas la bonne; le véritable motif du refus était la résolution du gouvernement chinois de n'avoir de contact avec les barbares que sur un seul point facile à surveiller. M. Flint, homme d'une grande énergie, se rendit à Péking, et réussit à faire parvenir ses réclamations jusqu'à l'empereur. Il fut honorablement renvoyé à Canton; mais, là, on lui remit un décret qui l'exilait à Macao, pour avoir tenté d'établir uue factorerie à Ning-po contrairement aux volontés impériales. Saisi par les mandarins, M. Flint fut détenu pendant deux ans, puis embarqué pour l'Angleterre. La politique d'intimidation avait été essayée, elle avait réussi, et le commerce britannique se borna à protester, malgré le peu de sécurité que de pareils actes devaient lui promettre. Bien plus, trois ans après, un vaisseau de guerre anglais arriva à Canton; les mandarins, affectant de ne pas reconnaitre son caractère, voulurent le mesurer, et le capitaine anglais s'y soumit.

J'en ai déjà trop dit peut-être sur toutes ces insultes patiemment supportées au siècle dernier, dans les parages de la Chine, par les Européens.

12.

Je veux pourtant encore citer deux exemples qui montreront jusqu'à quel point l'intérêt mercantile fit taire le sentiment de la dignité chez la plus orgueilleuse et la plus puissante des nations maritimes de l'Europe.

Le premier de ces faits eut lieu en 1784. Des Chinois passant près d'un navire anglais au moment d'un salut sont blessés par une décharge. Les autorités chinoises exigent que le malheureux maître canonnier du navire leur soit livré, et elles le font étrangler. Le commerce de la compagnie des Indes ne reçoit, il est vrai, aucune interruption!

L'autre fait se passa en 1808. Lord Minto, gouverneur des Indes, feignant de craindre une tentative des Français sur les possessions portugaises, avait jugé à propos de les faire occuper par des troupes de la compagnie : Macao reçut en conséquence une garnison que l'escadre de l'amiral Drury vint y débarquer; mais aussitôt les autorités chinoises prirent feu, et écrivirent à l'amiral pour lui rappeler que, le territoire habité par les Portugais étant une portion du Céleste Empire, si les Français s'y présentaient, l'invincible armée chi-

noise était là pour les repousser. Ordre était donc donné aux Anglais de se rembarquer, et, jusqu'à ce que cet ordre fût exécuté, le commerce de Canton devait être suspendu. L'amiral remonte alors à Canton à la tête d'une flottille, et va demander au vice-roi une conférence qui lui est refusée. Les Chinois portent plus loin l'audace, et ils s'avancent à sa rencontre pour le combattre. Vainement l'amiral voulut-il encore parlementer, il fut reçu à coups de fusil, et un homme fut atteint à ses côtés. C'était le cas ou jamais d'infliger à l'arrogance chinoise une solennelle leçon; on a peine à le croire, elle ne lui fut point donnée. Les documents anglais parlent vaguement « d'un signal d'attaquer qui ne fut pas aperçu » ; mais, que cet ordre ait été donné ou non, il n'en est pas moins certain qu'on se retira sans combattre. On présume sans peine quels durent être le désespoir et la rage des marins anglais à ce cruel moment. Comme il n'y était que trop autorisé, le vice-roi de Canton chanta victoire, et publia un édit déclarant que tout commerce avec les barbares serait suspendu tant qu'un seul soldat anglais resterait à Macao. Ceux-ci s'étant rembarqués, le

commerce reprit son cours, et une pagode, destinée à éterniser le souvenir de l'ignominie européenne, s'éleva au lieu même où la flotte barbare avait pris la fuite.

On conçoit l'impression qu'un pareil événement dut faire sur les Chinois. Il en fit une tout autre, et non moins grande, en Angleterre. L'honneur national avait été blessé, et la fausse situation faite aux Européens en Chine par l'habileté des mandarins fut aggravée. Cependant, le gouvernement anglais lui-même, quelque soucieux qu'il fût de l'honneur du pays, reculait devant la nécessité de recourir à des moyens rigoureux, et d'interrompre peut-être pour longtemps un commerce profitable. Ce gouvernement portait d'ailleurs à cette époque tout le poids de sa grande guerre contre Napoléon, et il laissait volontiers la direction des affaires de Chine aux mains de la Compagnie des Indes, association puissante sur laquelle il n'exerçait qu'une action très-limitée. Cette association était représentée à Canton par un comité formé des principaux négociants, et ceux-ci, tout entiers à leurs intérêts commerciaux, n'étaient guère propres à suivre une politique

vigoureuse capable d'imposer aux mandarins. On ferma donc les yeux, et ce fut seulement après la paix que le gouvernement anglais, sans songer à une intervention armée à Canton, recourut pour la seconde fois au seul moyen qui lui restât de relever sa dignité, fort amoindrie, et avec elle celle de toutes les nations de l'Europe : il se résolut à envoyer à Péking une ambassade.

Déjà 1793, lord Macartney s'était rendu à Péking avec le caractère d'ambassadeur, et sa mission n'avait guère eu d'autre résultat que d'intéressantes notions fournies à l'Europe sur l'empire chinois. Ce fut lord Amhesrt qui fut envoyé en 1816; mais lord Amherst ne fut pas reçu par l'empereur. On voulut le soumettre aux formalités d'une étiquette dégradante; il répondit qu'il ne s'y soumettrait que si un mandarin d'un rang égal au sien adressait en même temps les mêmes hommages au portrait du prince régent d'Angleterre. Cette condition ne fut pas acceptée, et lord Amherst revint par terre à Canton sans avoir accompli sa mission. Là, l'insolence chinoise lui ménageait une nouvelle indignité : l'entrée du port fut refusée aux navires de guerre qui venaient le cher-

cher; on voulait par là rabaisser l'ambassadeur anglais au-dessous de ceux de Siam et de Cochinchine, dont les navires étaient admis à remonter le fleuve. Cependant, malgré le danger qui pouvait en résulter pour la vie des envoyés, les officiers anglais n'hésitèrent pas à forcer le passage en bombardant les forts de Bocca-Tigris. Lord Amherst put se rembarquer en sûreté, et il est digne de remarque que cette ambassade avortée et terminée par un combat ait été suivie de la plus longue période de commerce pacifique et de relations tolérables qui se fût encore écoulée jusqu'à cette époque. Ne voyait-on pas déjà quel était le seul langage qu'il fallait parler aux Chinois pour s'en faire entendre? Les choses allèrent ainsi, sans nouveau conflit, jusqu'en 1834, où expira la charte de la Compagnie des Indes.

Ici s'ouvre une nouvelle période dans l'histoire des rapports entre les Chinois et les Européens. Les débris du commerce que la France entretenait avec la Chine ont été balayés pendant les guerres de notre révolution. Les Américains n'ont pas encore d'intérêts importants dans ces parages. Le gouvernement anglais se trouve seul à tenir

tête à l'insolence des mandarins, et l'on peut espérer que cette insolence, après deux siècles d'impunité, va enfin trouver des limites. C'est l'époque où la contrebande de l'opium va exercer une grande influence sur les relations établies entre l'Occident et le Céleste Empire, et où elle donnera lieu à une guerre bien connue. Il n'est pas dans notre sujet de rappeler ici les longues discussions soulevées par ce trafic et d'en apprécier la moralité, comme on l'a fait, en recherchant ce qu'il y a de plus ou moins funeste dans les effets de l'opium sur notre organisme, en faisant ressortir la différence qu'il y a entre l'usage et l'abus, et en examinant s'il n'est pas aussi légitime d'exporter cette drogue que les liqueurs alcooliques que l'on débite sans scrupule sur tous les marchés du monde. Grâce à Dieu, nous n'avons aucun intérêt dans cette question; mais ce qui nous est bien permis, c'est d'exprimer notre regret que le commerce européen, après s'être montré si longtemps aux yeux des Chinois pusillanime par excès d'avidité, s'offre à eux aujourd'hui, par le même motif, revêtu de l'odieuse livrée de la contrebande. Le courage et l'audace

des nations occidentales peuvent s'être élevés dans leur esprit : ils nous craignent un peu plus ; mais il n'est pas bien sûr qu'ils nous estiment davantage.

Toléré d'abord à Canton, mais bientôt défendu, le commerce de l'opium avait pris des proportions immenses. En vain le gouvernement chinois avait-il fait tous ses efforts pour arrêter une contrebande qui épuisait toutes les richesses du pays, en même temps qu'elle démoralisait la population ; les passions humaines avaient prévalu contre ses efforts. En dépit des édits, les Chinois sacrifiaient tout pour se procurer la drogue empoisonnée. La contagion atteignit bien vite les mandarins, qui, non contents de rechercher le plaisir défendu, recherchaient bien davantage encore les profits que leur connivence à l'introduction frauduleuse de l'opium leur rapportait. Les progrès du mal peuvent se calculer par le chiffre chaque année croissant de l'importation :

En 1818, elle est	de 4,000 caisses.
En 1830,	de 18,000
En 1846,	de 39,000
Et aujourd'hui	de 70,000

Et qu'on ne l'oublie pas, ce vaste commerce

était tout entier un commerce de contrebande. Tout le long des côtes de l'empire, il s'était établi avec les barbares des relations illicites qui échappaient à toutes les menaces du pouvoir impérial. Aussi fut-il sérieusement question, en 1837, de lever une prohibition devenue désastreuse; j'ai sous les yeux une masse de documents attestant que les conseillers les plus éclairés de la cour de Péking furent tous d'avis d'autoriser ce qu'on ne pouvait plus défendre. Il est malheureux pour tout le monde que cet avis n'ait pas prévalu. La prohibition levée, le gouvernement impérial aurait pu confiner le commerce de l'opium à la rivière de Canton et éviter les expéditions clandestines le long des côtes, expéditions secondées, comme nous l'avons dit, par la population, par les autorités locales, et faites pour abaisser bien rapidement la barrière qu'il voulait maintenir contre les étrangers. Quant aux Européens, ils y auraient gagné d'être affranchis de toute participation à un commerce défendu, à tous les abus, à toutes les violences qu'il entraîne, là où on ne peut aller le surveiller. Ils y auraient gagné de pouvoir se présenter partout aux Chinois le front

haut et lavés de cette tache qui, encore aujourd'hui, donne à toutes nos relations avec eux comme une couleur fausse et mensongère. Tant que le commerce européen conservera en Chine ce fâcheux caractère, nous pourrons exercer le droit du plus fort; mais l'autorité morale, celle que la religion et la supériorité intellectuelle devraient partout donner à la société chrétienne, nous ne devons pas y prétendre.

L'autorisation légale fut donc repoussée. L'empereur pourtant n'ignorait pas à quel point l'usage de l'opium était répandu parmi ses sujets, il plaisantait même ses mandarins sur leur goût pour cette substance. Keing, son parent et son ami, le signataire des traités avec les Européens, ne se cachait pas pour fumer sa pipe d'opium; mais le gouvernement impérial ne crut pas pouvoir braver les scrupules des classes puritaines de la population, scrupules assez forts pour que les chefs insurgés les aient aussi respectés plus tard en frappant l'opium d'interdiction. Donner à ce commerce une entrée légale eût été, en outre, faire une exorbitante concession aux barbares, et le pouvoir du Fils du Ciel craignit d'y perdre une partie

de son prestige. Il se détermina en conséquence à tenter un grand effort pour supprimer le mal avec lequel il ne voulait point pactiser, et, après quelques avanies, signes précurseurs de l'orage, éclata, en 1839, la crise qui a amené la guerre entre les Anglais et les Chinois.

On connaît les événements qui survinrent alors : les Anglais ne voulaient pas abandonner le commerce de l'opium. Cette denrée, produit exclusif de l'Inde, y est l'objet d'un monopole qui donne à son gouvernement un revenu annuel de 75 millions de francs. Ce droit énorme acquitté, l'opium s'en va en Chine solder l'excédant de valeur des exportations chinoises sur les importations anglaises ; il solde aussi le compte du commerce américain, et, en 1847, il laissait encore à la charge de la Chine une balance de 50 millions environ à fournir en numéraire [1]. Or, la valeur du thé et de la soie tirés de la Chine est de plus de trois fois la valeur des importations régulières faites par le commerce européen. On conçoit donc le rôle im-

1. Rapport de M. Mac-Gregor, consul anglais à Canton, 15 février 1847, et de M. Alcock, consul à Shangaï, transmis de Hong-kong, 14 avril 1848.

portant joué par l'opium dans ce mouvement d'échange. On conçoit également que de si grands intérêts troublés aient amené la guerre.

Cette guerre, tout le monde en sait l'histoire; on n'en a oublié ni le principe si regrettable, ni les phases, suivies par l'Europe avec tant d'intérêt. Commencée mollement, avec hésitation, comme lorsqu'on touche à une chose toute nouvelle, elle a été terminée brillamment par des opérations conduites avec une vigueur qui fait le plus grand honneur aux chefs et aux subordonnés. Le résultat a été un traité de paix par lequel la Chine s'avouait vaincue, payait les frais de la guerre, cédait aux Anglais l'île de Hong-kong, consentait à ouvrir au commerce européen quatre nouveaux ports; à y laisser établir des consuls, et se soumettait à d'autres conditions qu'il est inutile d'énumérer. Quant à l'opium, sujet de la querelle, les Chinois payaient la valeur de celui qu'ils avaient détruit à Canton en 1839, et il n'en était plus question. La vente en restait donc implicitement défendue. Si le gouvernement impérial sauvait en ce point sa dignité, le commerce anglais, de son côté, n'y trouvait peut-être que

mieux son profit. Peut-être le trafic de l'opium laissé aux mains de la contrebande devait-il être plus fructueux que s'il se fût fait à ciel ouvert, sans compter que l'entrée de l'opium permise eût nécessairement entraîné l'autorisation de la culture du pavot en Chine. Le *statu quo* prévenait cette concurrence.

Ce traité était pour la Chine un grand événement : son gouvernement venait de faire un acte de soumission au droit public des nations civilisées ; pour la première fois, il traitait de puissance à puissance avec les barbares de mer ; pour la première fois, ces barbares se trouvaient placés vis-à-vis des Chinois sous la sauvegarde d'actes officiellement destinés à protéger leurs personnes et leurs propriétés.

Les Américains, dont les relations avec la Chine s'étendaient tous les jours, se hâtèrent de profiter de la brèche faite aux prétentions et à l'isolement du Céleste Empire, et conclurent un traité analogue à celui qu'avait conclu l'Angleterre.

La France vint en troisième ligne. Son commerce avec la Chine était peu important, mais la prospérité croissante dont nous jouissions à cette

époque, les sages principes sur lesquels elle reposait, faisaient espérer qu'un peu de l'esprit d'entreprise qui commençait à se réveiller se tournerait vers l'extrême Orient, où, un siècle auparavant, nous avions joué un si grand rôle. Nous avions en outre un devoir plus immédiat et plus délicat à remplir. Il nous était impossible de laisser échapper l'occasion fournie par la défaite du gouvernement chinois sans élever la voix en faveur de nos missionnaires et de nos coreligionnaires indigènes. C'était un devoir d'honneur auquel le plénipotentiaire de France se garda bien de manquer, et il obtint, sinon tout ce qu'il désirait, au moins un édit de l'empereur, rendu sur la proposition du négociateur chinois Keing, qui mettait fin aux persécutions dirigées depuis tant d'années contre les chrétiens du pays. Cet édit interdisait, il est vrai, aux missionnaires catholiques d'aller exercer leur saint ministère dans l'intérieur de l'empire; mais, prévoyant que cette défense serait lettre morte, il ordonnait que, lorsqu'ils seraient découverts, on les reconduisît sur le littoral pour les remettre sains et saufs aux consuls de France. Malgré ces restrictions, le

décret fut accueilli avec joie et reconnaissance par toute la chrétienté chinoise; malheureusement, il ne fut pas toujours exécuté, et, si nous avons vu MM. Huc et Gabet, aux termes de ce décret, ramenés du Thibet à Canton, nous avons vu aussi M. Chappedelaine martyrisé au Kouang-sé, sans qu'on tînt aucun compte des prescriptions de l'autorité souveraine. Pour en assurer l'application, nous n'avions d'autre garantie que la bonne foi de l'empereur et l'omnipotence prétendue de sa parole. Il aurait fallu quelque chose de plus, car, en Chine, comme en Russie, l'empereur est souvent bien loin!

Les Anglais ne s'en rapportaient pas exclusivement à cette parole, ils s'appuyaient surtout sur une force navale et militaire considérable, dont on venait de sentir toute la valeur; puis ils occupaient encore la grande et belle île de Chusan, à l'embouchure du Yang-tze-kiang, et attendaient là la complète exécution du traité qu'ils venaient de conclure. Les Chinois, du reste, se montraient très-accommodants. Était-ce défaut de perspicacité? n'apercevaient-ils pas toute la portée du coup qu'ils venaient de recevoir? ou bien était-ce

l'obséquiosité de gens qui plient devant l'orage, et caressent l'ennemi qu'ils n'osent affronter en face, se préparant à l'attaquer de nouveau dès qu'il aura le dos tourné? C'étaient probablement les deux choses à la fois. Ce qui les pressait le plus, c'était d'obtenir l'évacuation de Chusan, et, à cet effet, ils offraient d'avancer l'époque du paiement des frais de la guerre. Ils supportaient de voir les Anglais à Hong-kong, îlot stérile et incommode, qui peut encore être considéré comme appartenant à la rivière de Canton, à cette rivière depuis tant d'années abandonnée au contact impur des barbares, et où l'on avait si bien su jusqu'alors les amuser et les contenir; mais Chusan était trop près des grandes artères de l'empire, du grand fleuve, du Grand Canal; c'était une île trop belle et trop riche, capable de recevoir et d'entretenir une population considérable, et qui, anglaise ou anglo-chinoise, serait une source d'alarmes perpétuelles. Peut-être les Anglais évacuèrent-ils Chusan un peu vite. Ils ne tardèrent pas à s'apercevoir de leur faute. Le ton et les allures des autorités de Canton changèrent en effet dès le lendemain de cette évacuation, et montrèrent encore

une fois qu'il ne faut rien attendre de la loyauté des Chinois, gens pour qui l'intérêt est tout, et qui n'obéissent qu'au calcul et à la nécessité. Délivrés de leurs inquiétudes sur Chusan, ils ne songèrent plus qu'à reprendre la position d'où les malheurs de la guerre les avaient fait descendre, et à reconquérir pied à pied les avantages de cet isolement auquel ils attachent tant de prix.

D'après le traité, Canton et ses environs devaient être ouverts aux Européens, et les autorités de cette grande ville leur être aussi constamment accessibles. Les mandarins résolurent de s'opposer à cette innovation, de renfermer comme auparavant les étrangers dans l'enceinte des factoreries, et de se refuser à toute communication verbale avec les autorités européennes, se réservant ainsi les avantages de ces artifices diplomatiques, de ces ajournements et de tout ce jeu de duplicité et de mensonge dont ils se tirent avec tant d'habileté. La besogne leur fut facile : les Cantonnais n'avaient pas ressenti le poids de la guerre; deux fois, pendant ces années de luttes, des négociations intempestivement acceptées avaient suspendu l'orage près de fondre sur

eux. En dernier lieu, les forces anglaises, maîtresses des hauteurs qui environnent la ville, allaient donner un assaut dont le résultat n'était pas douteux, lorsque les principaux négociants offrirent une rançon qui fut agréée. Au même moment, les milices provinciales appelées au secours de la ville commençaient à se montrer; elles s'attribuèrent tout l'honneur du départ des Anglais, et l'orgueil de ces populations, que tant d'outrages impunis avaient déjà porté si haut, trouva une cause d'exaltation jusque dans la défaite. Les mandarins se servirent avec habileté de cet état des esprits, lorsque les plénipotentiaires anglais, le traité à la main, revendiquèrent le droit de pénétrer dans la ville et d'aller conférer avec le vice-roi sur le pied de l'égalité. Ils ne nièrent pas la clause invoquée, mais la possibilité de l'exécuter en face des dispositions populaires. Les Anglais se livrèrent alors à de longues et inutiles négociations, d'autant plus fâcheuses qu'ils n'avaient pas l'intention de les pousser jusqu'à une rupture; ils s'étaient laissé deviner par leurs rusés adversaires, et n'obtinrent rien. Tous leurs efforts vinrent échouer devant l'habileté supé-

rieure de Seu et de Yeh, les deux successeurs de Keing disgracié, et l'empereur fit élever dans les rues de Canton six arcs de triomphe en granit, couverts d'inscriptions en l'honneur de la victoire diplomatique de ses mandarins. Ces monuments érigés à la fourberie et au parjure ne sont pas les traits les moins caractéristiques de la moralité chinoise.

Voilà donc les choses replacées à Canton sur le même pied qu'avant la guerre, et les Européens enfermés, ou à peu de chose près, dans le même cercle. Sur les nouveaux points ouverts au commerce, la situation était toute différente, et les relations entre les indigènes et les étrangers avaient fait un pas immense. Là, point de traditions populaires à invoquer, point de relations antérieurement établies que les autorités chinoises pussent prétendre à maintenir. On avait eu à recevoir des inconnus avec lesquels on n'avait jamais communiqué, et qui se présentaient dès l'abord avec tout l'appareil de la force et de la richesse. Les consuls anglais chargés d'ouvrir ces voies nouvelles furent donc bien accueillis, et leur conduite fut habile. Ils prirent dès le début, vis-à-vis des man-

darins, une position très-élevée, que, depuis, il n'a pas été possible de leur faire perdre. Dès le début aussi, ils pénétrèrent dans les villes, firent des excursions aux environs, établissant ainsi leur droit et s'assurant de l'avenir. Ce n'est pas que les autorités leur aient du premier coup tout concédé, mais elles ne trouvèrent pas là, comme à Canton dans le siècle dernier, des hommes disposés à faire à leurs intérêts les plus lâches sacrifices; elles trouvèrent les agents d'un gouvernement fier et puissant appuyés sur le prestige dont la guerre venait d'environner la marine anglaise, et ce fut à elles de céder. Les consuls s'établirent donc facilement dans les nouveaux ports, et on se mit aussitôt en mesure d'y nouer des relations commerciales. Ces nouveaux ports étaient, comme nous l'avons dit, au nombre de quatre : Amoy, Foo-Choo, Ning-po et Shanghaï. A Amoy, les résultats ne furent pas très-brillants dans le principe. Cette ville devint le quartier général de l'exportation des *coolies* ou travailleurs libres, sorte de traite des blancs, qui, bien conduite, peut donner de bons résultats; mais les abus et les horreurs dont elle fut accompagnée amenèrent

de grands désordres. Toutefois, si ces désordres retardèrent le développement du commerce régulier, ils eurent l'excellent effet d'unir les autorités des deux nations dans un effort commun contre la populace soulevée ; exemple salutaire, et fort digne de remarque. D'autres abus vinrent enfin compliquer la situation; des navires et des négociants qui n'étaient pas anglais profitèrent de l'ouverture du port pour y commettre des actes répréhensibles contre lesquels on ne pouvait sévir, la Grande-Bretagne ayant seule envoyé des consuls; et ces consuls n'ayant autorité que sur leurs nationaux. Mais le bon sens anglais finit par triompher de toutes ces difficultés.

A Foo-Choo, le consul resta pendant plusieurs années tout seul, bien que sur une belle rivière, navigable jusqu'aux districts qui fournissent le thé. Des relations assez actives s'y sont nouées depuis.

Ning-po, grande ville sur son déclin, choisie à cause de sa situation au milieu des contrées où s'élève le ver à soie et où se fabriquent les soieries, n'a donné aucun résultat.

Mais Shanghaï, le dernier de ces ports vers le nord,

est devenu le centre d'un trafic immense. Shanghaï, simple sous-préfecture chinoise de 300,000 âmes, est située sur le Woosung. Cette rivière, navigable aux plus grandes frégates, vient mêler ses eaux au Yang-tze-kiang, à son embouchure. Le Woosung communique en outre avec le Grand Canal et tout le réseau de la navigation intérieure. On imaginerait difficilement une plus belle position commerciale : à égale distance, par mer, du sud et du nord de l'empire, à cheval sur le nœud des communications d'eau douce qui rayonnent dans toutes les directions, Shanghaï est de plus au centre des districts où se produit la soie, et à la même distance que Canton des contrées où se cultivent les thés les plus renommés. Pour cette dernière denrée, l'avantage est même du côté de Shanghaï, qui possède une navigation non interrompue jusqu'au lieu où elle se prépare, tandis que toute caisse de thé doit, avant d'arriver à Canton, traverser à dos d'homme des montagnes élevées. Cette situation si heureusement privilégiée devait porter ses fruits, et le commerce européen a été s'accroissant avec d'autant plus de rapidité qu'il était exempt des entraves et des vexa-

tions qu'il avait toujours rencontrées à Canton, le seul grand marché qui lui fût ouvert. A la facilité des transactions sont bientôt venus se joindre tous les avantages de la vie civilisée : les résidents européens ont pu avoir un quartier qui leur appartînt, se bâtir des églises, étendre librement leurs courses à quinze lieues à la ronde, chasser, avoir des yachts, comme dans l'île de Wight, et vivre avec un luxe qui n'est pas fait pour les amoindrir aux yeux des Chinois. Toutefois, il a fallu beaucoup de sang-froid et d'énergie pour vaincre au début la mauvaise volonté des mandarins et les dispositions assez insolentes de la populace. Une circonstance heureuse, exploitée avec vigueur et habileté en 1848 par le consul anglais, a permis d'en finir du même coup avec ces deux causes de difficultés, et a placé la communauté européenne de Shanghaï sur le pied où elle aurait dû être partout.

Voici le fait : des missionnaires anglais, s'étant écartés de Shanghaï pour distribuer des brochures religieuses, furent rencontrés près d'une petite ville, nommée Tzing-po, par des bateliers du Grand-Canal mis en chômage par la baisse des

eaux et le délabrement de ce grand ouvrage. Assaillis par ces gens brutaux, grossiers et mécontents, les missionnaires furent insultés, volés. Satisfaction fut immédiatement demandée aux autorités de Shanghaï, qui commencèrent à employer la tactique ordinaire des ajournements, des impossibilités, des correspondances à double sens, obscures pour les Européens, mais d'une insolence parfaitement intelligible pour les Chinois. Le hasard voulait qu'en ce moment la rivière de Woosung fût remplie d'un nombre immense de jonques chargées de grains appartenant à l'empereur et prêtes à prendre la mer pour les provinces du Nord. L'idée vint au consul de bloquer ces jonques. Il n'avait qu'un simple brick de guerre à sa disposition pour exécuter ce dessein, mais ce petit bâtiment était monté par des hommes capables de comprendre et de seconder son énergie. Pendant un mois, on eut le spectacle singulier d'un étranger presque seul au milieu d'une grande ville, en suspendant tout le commerce, défiant toutes les autorités d'un vaste empire, et, avec un brick de douze canons, monté de cent hommes d'équipage, fermant l'entrée du port et ne crai-

gnant point d'affronter une flotte immense. Il y a loin de cette conduite aux faiblesses qui, renouvelées pendant plus d'un siècle, avaient amené les Chinois à croire qu'ils étaient le premier peuple du monde, et que tout devait s'humilier devant eux. Cependant, un nouveau brick de guerre étant arrivé à Shanghaï, le consul l'expédia à Nanking, chef-lieu de la province et séjour du vice-roi. Les officiers anglais furent reçus par le vice-roi lui-même avec une grande courtoisie, et il fut fait droit à toutes leurs demandes. Les hommes qui avaient maltraité les missionnaires furent amenés à Shanghaï la cangue au cou, et le mandarin de cette ville fut destitué pour avoir été malhabile et pour avoir donné aux étrangers l'occasion de cet acte de vigueur; mais sa destitution fut prise par tout le monde pour une satisfaction accordée aux exigences des barbares. Les vieilles traditions de la politique chinoise tournaient ici contre les Chinois eux-mêmes, signe manifeste que les temps étaient bien changés. J'ai cité cet incident, parce qu'il montre combien il en coûte peu pour trouver les Chinois autres qu'ils ne sont à Canton. M. Alcock, le consul, et M. Parkes, l'interprète, montrèrent

dans cette occasion une intelligence et une énergie remarquables, et, lorsqu'on lit leurs dépêches, on ne peut s'empêcher d'envier la destinée d'un peuple servi par de tels agents. Quand le gouvernement impérial sut les détails de cette affaire, tout était terminé. Il se borna à se plaindre que l'on fût remonté à Nanking, et à demander de nouveau que toutes les négociations diplomatiques passassent à l'avenir exclusivement par Canton. Là seulement, en effet, les mandarins se sentaient dans leur élément; partout ailleurs, les traditions de leur politique, leurs subterfuges, leur corruption, étaient frappés d'impuissance.

Tel est donc l'état des choses. Les frais de la guerre ont été payés, Chusan évacuée, la colonie de Hong-kong établie, toutes les conditions enfin remplies par les Chinois, sauf une seule : ils refusent aux Européens l'entrée de Canton, et à leurs agents diplomatiques le droit de conférer librement et verbalement avec le vice-roi de cette ville, délégué par l'empereur pour connaître de toutes affaires avec les barbares. C'est là une infraction grave au traité, et ce doit être une cause de difficultés pour l'avenir; mais les choses n'en

suivent pas moins quelque temps un train pacifique et régulier. Les mandarins, d'une part, ne sont guère en état ni en disposition d'engager avec l'Europe une nouvelle querelle : la Chine vient d'être agitée par un changement de règne, et la grande insurrection des *adorateurs de Dieu* ébranle le trône du nouvel empereur. D'autre part, les traités, même avec ce qui manque à leur exécution, assurent aux Européens des avantages qu'ils apprécient grandement et qu'ils ne sont point pressés de remettre aux hasards d'une rupture.

C'est une chose en effet remarquable que l'activité imprimée au commerce européen et ses rapides développements pendant les douze ou quinze années qui ont suivi la conclusion des traités. Chaque jour voyait s'ouvrir de nouvelles sources de profit, chaque jour faisait tomber une de ces barrières si soigneusement élevées entre l'Occident et les peuples du Céleste Empire. Ce n'a pas été un des faits les moins curieux amenés par le nouvel état de choses que de voir le cabotage chinois, menacé par la piraterie, aller s'abriter sous le pavillon des puissances europé-

ennes. Ce cabotage immense, qui se fait non-seulement sur toute la côte de l'empire, mais entre cette côte et le Japon, les Philippines et surtout l'archipel Indien, avait cessé d'être protégé par l'autorité défaillante du Fils du Ciel. Les jonques, qu'on voit sortir chaque année par dix mille des ports d'Amoy, de Shanghaï, etc., étaient incessamment assaillies par des nuées de pirates qui les rançonnaient, les pillaient, et ne craignaient même pas de les attaquer quand elles naviguaient réunies en escadres marchandes pour se protéger les unes les autres. Ces hardis écumeurs de mer se riaient des effroyables détonations et de l'infernal bruit de tamtams avec lesquels on croyait les écarter, enlevaient les traînards, et quelquefois arrêtaient la flotte tout entière. L'idée vint alors aux Chinois, qui avaient appris ce que valent les armes et la navigation de l'Europe, de mettre leur commerce sous la protection de navires anglais, américains ou autres, dont les capitaines, s'ils n'avaient pas en vue d'opérations plus lucratives, acceptèrent volontiers le rôle de *condottieri,* qu'ils se firent chèrement payer. Cette maréchaussée d'un nouveau

genre existe sur toute la côte. J'en parle moins à cause des bénéfices, quoique très-considérables, que le commerce en a su retirer qu'à cause du changement remarquable attesté par ce fait dans les relations entre les Chinois et les barbares de mer. Comment désormais le superbe et imbécile potentat qui siége à Péking ferait-il croire à ses sujets que le commerce, dont il daigne octroyer la faveur aux Européens, est une aumône de sa pitié envers leur pauvreté et leur faiblesse, lorsque ses sujets eux-mêmes, pour leur propre commerce, se sentent réduits à demander à ces étrangers une protection que leur gouvernement est devenu impuissant à leur accorder? On a droit d'oublier ce genre de services, lorsqu'en les bien payant on s'est dégagé de la reconnaissance; mais on oublie moins aisément la supériorité de ceux de qui on les a reçus. Aussi bien le commerce chinois n'a pas tardé à faire un pas qui l'a mis bien davantage encore dans la dépendance des barbares. Les bénéfices que rapportait la spéculation dont on vient de parler devaient nécessairement faire que, d'accidentelle et de temporaire, elle tendît à

devenir permanente. On vit donc des lorchas portugaises de Macao, fortement armées et montées par des équipages d'aventuriers, parcourir la mer de Chine, en cherchant partout l'occasion de combattre la piraterie. Mais il arriva bientôt de cette espèce de chevalerie errante, organisée sur les mers, ce qui était arrivé au moyen âge de celle qui s'était vouée sur les grandes routes à la protection des voyageurs. Cette protection ne devint guère moins onéreuse et moins redoutée que le brigandage auquel elle faisait la guerre, et de proche en proche les Chinois en sont venus à l'idée de charger leurs marchandises sur les navires européens eux-mêmes. Cela se fait déjà pour les produits de l'archipel Indien, pour les échanges du commerce chinois entre les cinq ports ouverts aux étrangers, et cela se fera bientôt dans tous les ports de la Chine. Les mandarins auront beau s'y opposer ; ce résultat est inévitable, dans l'impuissance où se trouve le gouvernement impérial de détruire la piraterie sur des côtes immenses, coupées de baies, de rivières et d'archipels sans nombre, en même temps qu'elles sont habitées par une population aussi pressée

que misérable, et façonnée de longue main aux habitudes du brigandage maritime. Tant que ce fléau n'aura pas disparu, les négociants du Céleste Empire ne trouveront de sûreté pour leurs cargaisons que sous les pavillons européens, et la nécessité sera plus forte que la politique des mandarins.

Une autre cause de bénéfices pour les Occidentaux a été l'empressement des Chinois à émigrer en Californie, en Australie, partout où ils espéraient échapper aux misères de leur pays en trouvant un emploi à leurs habitudes laborieuses et à leur génie mercantile. Cette émigration à été très-nombreuse. On comptait 3,000 Chinois en Australie en 1854, et 10,000 au commencement de 1855, si bien que les colons s'en effrayèrent, et que la législature, suivant en cela l'exemple donné par la Californie, prit des mesures pour mettre un terme à cette espèce d'envahissement. Ces mesures ont restreint peut-être, mais elles n'ont pas arrêté l'émigration, qui donne lieu encore aujourd'hui à une navigation très-active.

Il était impossible que ces prodiges de l'activité européenne et la prospérité qui en est la suite ne

fussent pas troublés par ce qui restait de précaire et de mal établi dans les relations avec les autorités cantonnaises. L'Angleterre avait patienté pendant plusieurs années; mais les dénis de justice et les avanies de tout genre reprenaient leur cours, et se multipliaient de manière à faire présager une nouvelle crise. Quoiqu'il en coûtât de risquer l'interruption d'un commerce qui versait tous les ans plus de deux cents millions dans le trésor britannique, quoiqu'on éprouvât une grande hésitation à courir les chances toujours incertaines du recours à la force, on sentait néanmoins que la patience était à bout, que la mansuétude n'était qu'un encouragement à l'insolence, et que, sous peine de perdre tout ce qu'on avait gagné, il fallait faire un effort décisif pour sortir d'une situation qui n'était plus tenable.

La guerre de Crimée venait d'être glorieusement terminée; on avait des vaisseaux et des soldats dont on ne savait plus que faire; le moment parut favorable pour demander la révision des traités et une extension des limites dans lesquelles le commerce avait été jusque-là renfermé. Ce que voulait l'Angleterre, c'était d'établir ses

relations avec la Chine sur un pied digne et durable, avant qu'une nouvelle collision sortît des rapports difficiles que l'on commençait à avoir avec Canton. Le plan arrêté était, dit-on, de paraître avec des forces navales considérables devant l'embouchure du Pei-ho, d'essayer par la douceur et la conviction, ou au besoin par l'intimidation et la force, de nouer des rapports directs avec le gouvernement impérial. Seulement, la Grande-Bretagne voulait agir dans cette occasion de concert avec les puissances maritimes qui avaient déjà des traités avec la Chine. Nous ne savons quelles furent les intentions du gouvernement américain à l'égard de ce premier projet d'expédition; mais la France, qui venait d'apprendre le meurtre de M. Chappedelaine, et qui devait en demander satisfaction, accepta sa part de l'entreprise, et résolut d'envoyer en Chine des forces considérables commandées par un officier intelligent et énergique, l'amiral Rigault de Genouilly, qui connaissait parfaitement la situation des affaires en ces parages. Tout se préparait donc pour faire la démarche projetée, dont un des moindres résultats, sinon un des moins dési-

rés, eût peut-être été d'amener à Paris un ambassadeur chinois, lorsqu'une insulte de la dernière gravité, commise contre le pavillon anglais, est venue donner un nouveau cours aux événements.

On sait comment les choses se sont passées. Une lorcha, sorte de bâtiment entre la jonque et le navire européen, appartenant à un Chinois de Hong-kong, ayant un équipage chinois avec un capitaine *nominal* anglais, des papiers anglais et pavillon anglais, a été abordée en plein jour à Canton par des soldats chinois, qui ont saisi sous un prétexte futile une partie de l'équipage et amené le pavillon. Yeh, vice-roi de Canton, a refusé de donner satisfaction de cet outrage, alléguant pour raison que le bâtiment était chinois, de construction chinoise, propriété chinoise, ayant un équipage chinois, qu'il n'avait pas le droit de porter pavillon anglais, et que par conséquent lui, Yeh, était libre d'aller saisir à son bord des Chinois dépendant de sa juridiction.

On voit tout de suite la portée de cet acte. Hong-kong a été cédé à l'Angleterre à regret, mais sous l'empire de la nécessité, comme un port de réparation et de radoub. Ce port était

excellent, mais l'île elle-même était de peu d'étendue, désolée, stérile, et les Chinois se flattaient sans doute d'y enfermer les Anglais, comme ils l'avaient fait des Portugais à Macao. Ils avaient pris assez aisément leur parti de la voir servir de refuge aux contrebandiers et à toute cette population qui vit de relations suspectes; mais, dès le début, ils s'étaient montrés inquiets de la pensée qu'il pourrait s'y former une colonie vivant d'un commerce régulier. Aussi, dans le traité additionnel de sir Henry Pottinger, avaient-ils stipulé qu'aucune jonque chinoise n'y serait reçue, si elle ne venait d'un des cinq ports ouverts aux Européens, et si elle n'était munie d'un permis délivré par les mandarins. Ceux-ci se promettaient bien de n'en délivrer aucun, et l'on eût dû le prévoir; mais il en fut de cette clause comme de plusieurs autres, elle ne fut pas observée. Malgré les précautions prises, les Chinois affluèrent à Hong-kong, et la colonie en comptait déjà 60,000 en 1855. Il y avait dans cette agglomération une première source de déplaisir pour les mandarins; ce déplaisir fut augmenté par une ordonnance que rendit le gouverneur sir John Bowring, et par

laquelle il autorisait, sous certaines conditions, les Chinois de Hong-kong à posséder des navires pourvus de papiers qui les assimilaient aux navires anglais. Le vice-roi Yeh ne voulut pas reconnaître cette ordonnance, et déjà il était résulté des conflits entre lui et sir John Bowring avant la collision violente de l'automne dernier. Yeh ne pouvait se résoudre à voir sous ses yeux des navires chinois possédés et montés par des Chinois, et pourtant indépendants de son autorité. Ces Chinois, qu'un trait de plume du gouverneur de Hong-kong a fait Anglais, devaient-ils donc jouir de toutes les immunités qu'il a fallu accorder aux étrangers, en même temps qu'ils jouiraient de la liberté qu'ont les Chinois de se mouvoir et de se perdre dans la foule? Tour à tour Anglais ou Chinois, selon qu'ils y trouveraient plus d'avantage, ils se soustrairaient ainsi à toute autorité, et ce privilége d'impunité, acheté à deniers comptants à Hong-kong et représenté par un chiffon de papier que tout le monde pouvait imiter, serait nécessairement une source inépuisable de confusion, d'abus et de collisions. A ces raisons il fallait ajouter le dan-

gereux exemple donné aux populations chinoises de chercher des yeux une autorité supérieure à celle du Fils du Ciel, vers laquelle tous les mécontents pourraient fuir, et qui serait assez puissante pour leur donner les moyens de venir braver impunément l'empereur et ses mandarins sur leur propre territoire. Une telle idée était toute une révolution, et, si on la laissait s'accréditer, elle était subversive de tout le système du gouvernement chinois. Le précédent une fois établi, aujourd'hui on aurait une lorcha, demain on en aurait deux cents; on aurait à Canton une population chinoise indépendante des mandarins, et, si cette population, dans son contact avec les barbares, apprenait d'eux cet art de la guerre qu'ils poussent si loin, qui les empêcherait de venir un jour imposer leur autorité à leurs compatriotes, hors d'état de leur résister? Quelques raisonnements de ce genre ont dû sans doute passer dans l'esprit de Yeh et de ses mandarins, et les auront poussés à commettre l'outrage dont la lorcha *l'Arrow* a été victime. Si l'on se place à leur point de vue exclusivement chinois, si l'on entre pour un moment dans leur constante pensée

de prévenir tous les rapports qu'il n'est pas impossible d'éviter entre Chinois et Européens, d'empêcher qu'aucun Chinois puisse se soustraire à l'autorité impériale et douter, au moins en principe, du caractère divin de cette autorité, leur conduite est facile à comprendre. C'est une manifestation nouvelle de la vieille incompatibilité entre l'esprit européen et les prétentions chinoises à la supériorité universelle. D'un autre côté, on comprend également la résolution des autorités anglaises d'obtenir à tout prix raison de cette insulte et de mettre les prétentions de Yeh à néant. Soixante mille Chinois sont venus s'établir à Hong-kong et y ont pris droit de cité; on n'aura aucune sécurité, si on ne se les assimile pas. Or, pour se les assimiler, il faut, comme l'écrit sir John Bowring, qu'ils retirent quelques avantages de leur qualité de sujets anglais. Si on ne les protége point, si on ne les met pas à l'abri de la jalouse violence des mandarins, le caractère européen, toute pensée de propagande politique et d'agrandissement mise à part, recevra une grande atteinte. Le prestige qui l'environne sera perdu, et ce ne sera plus seulement à Canton,

mais à Shanghaï, et partout où se trouveront des Chinois, qu'on sera exposé aux tentatives malfaisantes qu'inspireront aux mandarins leurs mauvaises passions ou leur haine pour tout ce qui est européen. En s'opposant aux prétentions de Yeh, les Anglais n'ont donc pas fait un acte d'égoïsme politique, ils ont agi dans l'intérêt de la communauté européenne tout entière.

La lutte est maintenant engagée; les détails en sont d'hier, chacun sans doute les a présents à sa mémoire. La résistance que les Anglais ont rencontrée est évidemment l'effort suprême du gouvernement chinois, de l'oligarchie des mandarins, pour conserver leur pouvoir sur une société dont la direction leur échappe, et que le contact des barbares contribue à soustraire chaque jour davantage à leur autorité. Cet effort, ils n'auraient pu le tenter autre part qu'à Canton. Partout ailleurs, la puissance des Européens et les avantages que rapportent les relations entretenues avec eux sont trop bien appréciés par les Chinois, pour qu'il leur eût été possible de les soulever de la sorte. Pour amener ce résultat, il a fallu que l'énergie de Yeh s'appuyât sur les passions de la

population cantonnaise; il a fallu qu'il trouvât comme instruments cette masse de contrebandiers et de forbans dont les côtes méridionales du Céleste Empire ont en tout temps fourmillé, gens toujours prêts à tenter pour de l'argent les actes les plus criminels. En les employant, Yeh n'a fait que mettre en œuvre contre les barbares le système souvent pratiqué par les mandarins de l'intérieur contre les résistances de leurs compatriotes, celui de déchaîner et de soudoyer la populace, en l'excitant au crime au nom d'un intérêt public imaginaire. C'est à l'emploi de pareils moyens, bien plus qu'à l'hostilité véritable de la nation chinoise, qu'il faut attribuer les atrocités dont la rivière de Canton a été le théâtre. Encouragés par la mise à prix de la tête des Européens et se sentant soutenus par l'autorité des mandarins, les pirates du Kwang-tong se sont livrés à des excès abominables; mais, au même moment, et comme pour prouver que l'instinct national était étranger à cette ignoble levée de boucliers, des bandes de rebelles et des flottes entières de pirates faisaient aux autorités anglaises des offres de service qu'elles ont sagement déclinées.

Disons-le hautement. Si l'impunité venait justifier toutes ces horreurs, si on n'en tirait pas une vengeance éclatante, si on acceptait quelque compromis que les mandarins sauraient bien changer en victoire, le peuple chinois perdrait tout respect pour les nations de l'Occident, et nous trouverions partout des Cantonnais. Cette faute ne sera pas commise, et nous ne tarderons pas sans doute à recevoir la nouvelle d'un châtiment proportionné à l'offense.

Nous nous sommes efforcé, dans cette seconde partie de notre travail, de montrer par quel enchaînement de circonstances les rapports entre les Européens et les Chinois ont été amenés au point où ils sont aujourd'hui. Sauf dans un court passage, où nous avons parlé des missionnaires catholiques et de la protection qui leur doit être accordée, nous n'avons pas eu à prononcer le nom de la France, dont les intérêts commerciaux dans ces lointains parages n'ont jamais été que passagers ou peu étendus ; mais on ne peut dire que la question, dans les termes où elle est aujourd'hui engagée avec la Chine, soit purement commerciale : cette question a acquis une importance

politique qui doit, ce nous semble, frapper tous les regards, et nous avons une trop haute idée de notre pays pour croire qu'une aussi grande affaire puisse recevoir une solution à laquelle il reste étranger. Nous allons en dire les raisons.

III

Le premier acte à accomplir par l'intervention européenne en ces parages sera donc de châtier le mandarin Yeh et ses satellites, et de leur donner une leçon dont le récit, porté par la voix publique jusqu'aux extrémités de l'empire, fasse trembler ceux qui songeraient à les imiter. Il est probable que les Anglais ne laisseront à personne le soin de remplir cette tâche, et qu'ils s'en acquitteront de main de maître, avec d'autant moins de ménagements, du reste, qu'ils sont assez disposés à renoncer à leurs établissements de Canton pour transporter le centre de leur commerce à Shanghaï, bien mieux situé de toute manière,

au milieu d'un pays riche, sain, et de populations douces et sympathiques.

Après avoir châtié les Cantonnais, pris la revanche de la civilisation sur la barbarie, et donné ainsi aux Chinois un nouvel exemple de la toute-puissance des armes européennes, on pourrait à la rigueur s'en tenir là, et reprendre le projet d'ambassade à Péking, que l'incident de Canton avait fait suspendre. Seulement, cet incident ayant forcé l'Angleterre à faire en Chine un très-grand déploiement de forces, elle désirera naturellement en profiter pour obtenir des avantages proportionnés à ses sacrifices. Déjà les associations commerçantes du Royaume-Uni ont commencé à s'expliquer sur les bases nécessaires des relations futures de la Grande-Bretagne avec la Chine; déjà nous voyons les *East India* et *China associations* de Londres et de Liverpool réclamer les conditions suivantes : « Liberté du commerce sur toutes les côtes et le long de toutes les rivières de la Chine, droit pour les navires de guerre de se présenter sur tous les points de ces côtes et rivières. »

On comprendra la portée de cet article, si on

réfléchit que la Chine est sillonnée en tous sens de grands cours d'eau accessibles à nos navires, qu'à soixante lieues de l'embouchure du Yang-tze-kiang, la frégate américaine la *Susquehanna* a trouvé l'eau assez profonde pour porter des vaisseaux, que le Pei-ho est navigable jusqu'auprès de Péking, et peut-être jusqu'à Péking même.

Viennent ensuite : « Le droit pour les sujets anglais de circuler par terre dans l'intérieur du pays, — le droit d'avoir un ambassadeur à Péking et des consuls dans les ports de la côte et les villes fluviales accessibles à la navigation, — la révision des tarifs de douane, etc. »

Toutes ces conditions sont sages et raisonnables, mais on ne doit pas se dissimuler qu'elles entraînent l'assimilation complète de la Chine aux États européens. C'est une grande œuvre à entreprendre, et il ne faut point s'attendre que le gouvernement chinois, même vaincu et humilié, accepte sans résistance des conditions qui le mettront sur le pied de l'égalité avec les puissances occidentales. On triomphera de cette résistance, mais ce ne sera pas tout, et viendra alors une autre lutte à soutenir contre les institutions chi-

noises, qui opposeront de grands obstacles à toutes les innovations qu'il leur faudra tout à coup subir. L'autorité de l'empereur et des mandarins ne sera-t-elle pas affaiblie, sinon détruite, par la présence de ces navires de guerre indépendants d'eux, stationnant dans leurs ports et y faisant la police, ou sillonnant leurs fleuves jusqu'au cœur de l'empire, pour aller protéger les Européens dans l'exercice d'une religion qui ne sera pas celle sur laquelle repose l'organisation sociale du pays?

A quelle juridiction seront soumis les Européens, une fois qu'ils seront établis sur le sol chinois?

Seront-ils passibles du code pénal chinois, avec son attirail de bastonnades et de peines corporelles de tout genre? Et mille autres questions, toutes plus difficiles à résoudre les unes que les autres, ne viendront-elles pas se joindre à celle-là?

Cependant, ces garanties réclamées par le commerce anglais, quelque grand que paraisse l'effort qu'il faudra tenter pour les obtenir, quelque difficile qu'en puisse être la mise en pratique, si on les

examine au point de vue politique, sont la condition *sine quâ non* des rapports futurs du monde occidental avec la Chine, et j'ajoute même qu'elles me semblent désormais indispensables à l'équilibre européen. Je touche ici à une question grave et délicate : on me permettra d'emprunter la lumière du passé pour l'éclaircir.

La conquête de l'Inde est, après la révolution française et celle d'Amérique, le plus grand événement de notre âge, celui dont les conséquences ont été les plus étendues et les plus durables. Cette conquête a grandement contribué à donner l'empire de la mer aux Anglais et à porter cette nation si fière, si sage et si jalouse de son indépendance, au degré de puissance où nous la voyons aujourd'hui. Peut-être avons-nous à nous reprocher d'avoir laissé ce grand événement s'accomplir, alors que nous étions représentés dans ces parages par des hommes comme Dupleix et Labourdonnais; mais ces regrets seraient aujourd'hui stériles. Malgré l'immense population qu'il s'agissait de soumettre, malgré l'éloignement de la mère patrie, et peut-être par ces raisons mêmes, la conquête de l'Inde s'est faite avec une extraordinaire facilité. C'est

qu'une grande population, quand elle n'est pas guerrière et disciplinée, est loin d'ajouter aux difficultés de la conquête. Une petite troupe résolue l'emportera toujours sur des agglomérations d'hommes confuses, aisément accessibles aux impressions du découragement et de la peur, parmi lesquelles les armes européennes feront des exécutions immenses, qui se laisseront aller à des terreurs contagieuses et irréfléchies, et à qui leur nombre même ne permettra pas la ressource extrême d'émigrer en masse, en laissant l'ennemi au milieu d'un désert. Lors donc qu'elles sont sans organisation et sans force militaire, les populations très-nombreuses sont plutôt une facilité qu'un obstacle à la conquête, et, si elles sont riches ou laborieuses, leur soumission est vite acquise à ceux qui, après s'être montrés forts, savent protéger la propriété et procurer au travail son salaire. C'est ce qui a eu lieu dans l'Inde. Clive a soutenu le siége d'Arcat avec 200 Européens et 300 cipayes. A la bataille de Hlassey, il n'avait que 1,000 Anglais et 2,000 Hindous disciplinés, à opposer aux 60,000 hommes à pied et à cheval et aux 60 pièces d'artillerie du nabab du Bengale.

La victoire ne fut pas douteuse, et l'on sait avec quelle facilité la domination britannique s'est depuis assise et étendue. L'éloignement de la mère patrie n'y a mis aucun obstacle; tout au contraire, les agents du gouvernement et de la Compagnie des Indes n'y ont gagné qu'une liberté d'action plus grande, et la conquête, affranchie d'une surveillance qui est volontiers tracassière quand elle est trop rapprochée, n'en a marché qu'avec plus de rapidité.

On voit où nous conduisent les pensées que nous venons d'exprimer. Si la conquête de l'Inde a été si aisée à la fin du dix-huitième siècle, peut-on douter que celle de la Chine, avec la population immense et fort peu guerrière de cette contrée, avec sa longue habitude de vivre sous le joug étranger, avec l'impulsion qui serait donnée et les voies nouvelles qui seraient ouvertes au génie commerçant de ses habitants, ne soit bien plus facile encore aujourd'hui? Mais, dans l'Inde, au siècle dernier, une fois qu'ils nous en eurent chassés, les Anglais ne rencontrèrent devant eux que des nations et des souverains indigènes, tandis qu'en Chine toutes les grandes nations du

globe se coudoient pour ainsi dire et se surveillent, Français, Anglais, Américains ou Russes. Quiconque voudrait tenter une aussi grande entreprise que celle d'imposer sa domination aux Chinois serait sûr de voir tous les autres ligués pour l'en empêcher. La possession de la Chine, ou même d'une partie de l'empire, le droit de disposer de cette population immense, de sa main-d'œuvre, de sa consommation, la richesse qui en résulterait, les marins que fourniraient ses côtes, les soldats que la discipline formerait dans ses rangs, tout cela pèserait d'un poids trop lourd dans la balance du monde, pour que tout le monde ne se coalisât pas contre celui qui voudrait s'approprier de tels avantages. Personne n'y songe aujourd'hui; mais déjà, sur ce lointain théâtre, on s'observe, on se jalouse. Les intentions que l'on prête au gouvernement britannique de se saisir des îles Chusan et Formose, la formation commencée d'une marine chinoise sous pavillon anglais, excitent certaines inquiétudes. Les Anglais, de leur côté, se préoccupent de l'extension que prend le commerce américain dans ces parages et des projets que l'on attribue au gou-

vernement de Washington sur les îles Loo-choo. Enfin, chacun voit avec alarme le grand pas en avant que les Russes ont fait dans ces dernières années, en se saisissant de tout le cours du fleuve Amoor dans la Mantchourie. Ce fait, trop peu apprécié, est de nature à avoir une influence décisive sur les événements dont la Chine va être le théâtre; on n'en pourra comprendre toute la portée qu'en jetant avec nous un rapide coup d'œil sur la carte et sur les relations qui ont existé jusqu'à ce jour entre les Russes et les Chinois.

C'est vers le milieu du dix-septième siècle que les Russes et les Chinois se rencontrent pour la première fois. Les Cosaques venaient de parcourir l'espace compris entre les monts Ourals et le lac Baïkal, et de reconnaître les belles vallées de la Sibérie méridionale. A partir du lac Baïkal, en continuant leur marche vers l'est, ils découvrirent un grand fleuve, le Ségalien ou Amoor, qui, traversant de l'ouest à l'est la Mantchourie, va se jeter dans la mer du Japon. C'est sur les bords de ce fleuve que les Russes se trouvèrent face à face avec les Mantchoux, à peu près à l'époque où

ceux-ci s'emparaient de la Chine. Après plusieurs années de combats, pendant lesquelles les deux peuples se disputèrent la possession de ce grand débouché ouvert à l'Asie sur l'océan Pacifique, les Tartares, ayant achevé la conquête de la Chine, revinrent en forces, et un premier traité fut conclu à Nertshinsk, en 1689, entre les Moscovites et le khan de la Mantchourie, devenu empereur de la Chine. Par ce traité, les Chinois conservaient la possession du cours de l'Amoor et fermaient aux Russes l'accès de l'Océan; mais ils leur cédaient la rive gauche d'un affluent et leur laissaient ainsi un pied dans cette importante vallée. Le traité de Nertshinsk établissait ensuite des rapports commerciaux, sur le pied de la réciprocité entre les deux nations, et des marchands russes visitèrent Péking depuis cette époque jusqu'en 1722, où, leur conduite ayant donné de l'ombrage aux Chinois, ils furent expulsés.

En 1728, un nouveau traité fut conclu à Kiatka, sur la frontière de la Sibérie, à peu de distance du lac Baïkal, entre des plénipotentiaires russes et chinois. La délimitation des deux empires dans la vallée de l'Amoor fut alors confirmée, et les rela-

tions commerciales rétablies entre les deux pays, mais à la condition que les échanges se feraient exclusivement sur la frontière, et au lieu même où se signait le traité. Cette règle toutefois ne s'appliquait qu'aux transactions ordinaires du commerce, les Chinois ayant concédé au gouvernement russe le droit d'envoyer à Péking des caravanes pour son propre compte. Ce droit, par lequel les mandarins s'étaient plu à rabaisser le tzar au rang d'un simple négociant, fut abandonné en 1792 par l'impératrice Catherine. Kiatka devint alors pour les Russes ce qu'était Canton pour le reste des populations européennes. Ils y joignirent seulement un privilége, réservé à eux seuls, et dont ils sont aujourd'hui encore en possession, celui d'entretenir à Péking un collége russe, et d'être ainsi à portée d'obtenir certains renseignements, de faire parvenir certains avis, lorsque les intérêts de leur commerce ou de leur politique le réclament.

Depuis l'époque dont nous parlons, les rapports entre les Russes et les Chinois sont restés dans le même état : les marchandises chinoises, et surtout le thé, dont les Russes font une si grande

consommation, viennent à Kiatka par des caravanes qui font très-péniblement la traversée du désert mongol. Là, elles sont échangées contre les produits des manufactures russes, sans que l'argent ou l'opium ait la moindre part à ce trafic, et, le tsar ayant concédé le monopole du thé dans son empire à une compagnie, les grands bénéfices que procure cette vente permettent, malgré les frais énormes des transports, de livrer à bas prix les marchandises russes. Ces marchandises, les draps surtout, se placent avantageusement en Chine, et vont quelquefois jusqu'au littoral faire concurrence aux produits apportés par la navigation européenne.

Mais, pendant que le commerce russe suivait ainsi tous les ans à époque fixe la route de Kiatka, le gouvernement des tsars n'était pas inactif du côté de l'Amoor. La fondation de ses établissements au Kamtchatka, aux îles Aléutiennes, dans l'Amérique du Nord, l'étendue chaque jour croissante du commerce des fourrures, tant d'autres relations qu'il lui importait de nouer dans ces parages, lui faisaient regretter vivement de n'avoir pas sur l'océan Pacifique un port qui fût

en communication facile avec la Sibérie méridionale. De la Russie proprement dite jusqu'à Irkoutsk, cette capitale des provinces sibériennes que les prisonniers de Pultava ont élevée dans une situation admirable sur les bords du Baïkal, il existe une grande voie fluviale presque non interrompue, qui répand l'activité et la vie sur son parcours. De là vers l'est, on est obligé de suivre la Léna jnsqu'à Yakoutsk, et, à partir de ce point, toutes les communications avec le Pacifique, avec Aian, Okholtsk, Petropolovsky, se font, lentement et péniblement à dos de chevaux.

Si, au contraire, on était maître de l'Amoor, dont les affluents remontent jusqu'aux abords du lac Baïkal, et dont la navigation est bien moins longtemps fermée par les glaces que celle de la Léna, on descendrait le fleuve jusqu'à son embouchure, qui forme un port magnifique. De plus, l'or, l'argent, le plomb, le fer, pour lesquels les mines russes de Nertshinsk, sur le haut Amoor, sont si renommées, trouveraient un débouché facile et sûr. Les bords du fleuve fourniraient du bois, des grains et tous les produits d'un pays fertile, sous une latitude tempérée. Maître de son

cours et de ses affluents, on ne serait plus séparé de la Chine par l'immense désert de Gobi; on serait à deux cents lieues de Péking par terre, deux cents lieues seulement de pays boisés ou de vallées cultivées. Si enfin un jour la Russie croyait de l'intérêt de sa puissance de prendre aux affaires de Chine une part active, les soldats russes auraient bien vite franchi ces deux cents lieues, et ne tarderaient guère à arriver sous les murs de Péking. Ils auraient pour avant-garde ces cavaliers nomades, frères de ceux qui deux fois déjà, en 1644 et en 1854, ont vaincu les grandes armées chinoises, ces cavaliers dont un officier général, qui a visité ces contrées il y a peu d'années, disait: « On voit, à leur allure dégagée et guerrière, que ce sont bien les descendants de Gengis-khan, et que, bien conduits, ils feraient une excellente cavalerie légère. Il faut voir comme ils manient leurs chevaux, comme ils sont lestes et adroits... Ils sont dévoués à la Russie, parce qu'elle les traite bien et qu'ils savent que les Chinois abreuvent leurs compatriotes de dégoûts et d'outrages. Si on le voulait, un grand nombre de Mongols émigreraient en Russie, et, si jamais il y a guerre entre

les deux empires, ce seraient d'excellents auxiliaires. » En même temps que les soldats russes paraîtraient devant Péking, on verrait sortir des bouches de l'Amoor ces marins dont la dernière guerre nous a appris à connaître la valeur ; on les verrait, sur ces mers lointaines, pourvus de ces approvisionnements inépuisables que la prévoyance ambitieuse des tsars a seule le secret d'accumuler, et, une fois à Péking, est-il si difficile de pressentir ce que feraient l'habileté des Russes à s'assimiler les populations conquises, et leur particulière habitude à manier les Orientaux? Quelle moisson à recueillir! Et quelles seraient désormais les limites de la puissance russe si elle venait à s'étendre sur la Chine, sur ses ports, ses matelots et toutes les sources de richesse qu'elle renferme en son sein?

On va nous dire sans doute que ce n'est là qu'un danger imaginaire, et que nous nous amusons à bâtir avec des hypothèses sans fondement un avenir tout fantastique. Reprenons donc notre route sur le terrain solide et sûr de la réalité. S'il faut en croire les récits les plus authentiques, le cours entier de l'Amoor est, à l'heure qu'il est, entre les mains des Russes. C'est dans ses

eaux que, pendant la dernière guerre, se sont retirées cette frégate *l'Aurore* et cette flottille russe qui ont échappé par des prodiges de courage et d'habileté aux escadres réunies de la France et de l'Angleterre, et, lorsque ces escadres, acharnées à la poursuite d'une proie qui leur échappait sans cesse, se sont approchées des bouches du fleuve, elle les ont trouvées garnies de batteries de côte, couvertes de troupes; elles ont entendu prononcer des noms de forts et d'établissements militaires jusqu'alors parfaitement inconnus, déjà reliés entre eux par des lignes de navires à vapeur. L'Amoor est donc aujourd'hui un fleuve russe. Nos missionnaires ont confirmé ce que nos marins avaient appris. C'est, disent-ils, vers 1840 que l'envahissement s'est accompli. Les Russes résidaient à çette époque à un endroit nommé Ou-a-ki, proche de l'embouchure du fleuve. Ils dirigèrent aussi une expédition sur la grande île de Ségalien, qui s'étend en face de l'entrée de l'Amoor, et n'est séparée au sud des îles Japonaises que par le détroit de la Peyrouse. Mais l'occupation de cette île n'a été que temporaire ; les Russes l'ont évacuée pendant la der-

nière guerre, nos marins y ont trouvé leurs huttes encore debout, et les Japonais, qu'ils avaient chassés, ont rétabli leur domination dans la partie méridionale de l'île. Qu'on ne se hâte pas toutefois de prendre cette retraite pour un pas en arrière : en portant les yeux sur la carte, cinquante lieues au sud des bouches de l'Amoor, on trouvera sur la côte de Chine un port qui servit, il y a deux ans, de refuge à *la Pallas,* et où le gouvernement russe fonde, dit-on, maintenant un grand établissement naval, qui n'a pas été possible dans le fleuve même par l'insuffisante profondeur de ses eaux. On ajoute que la cour de Péking a réclamé contre l'envahissement de son territoire et fait marcher les milices mantchoues à la frontière ; « mais les braves des huit bannières, écrit monseigneur Vérolles, vicaire apostolique de la Mantchourie, se sont tenus prudemment à l'écart. » Ce ne sont pas eux assurément qui chasseront ou arrêteront les Russes.

Nous avons mis ces faits dans tout leur jour, nous leur avons assigné toute leur portée ; mais nous ne voudrions pas les exagérer non plus, et faire d'un danger possible un danger immédiat et

menaçant. Nous sommes des premiers à croire que la Russie, dont il eût été bon peut-être de réclamer le concours dans les événements qui se préparent, ne nourrit pas aujourd'hui le gigantesque projet du renversement de l'empire chinois; mais que les cartes viennent à se brouiller en Occident, que des guerres de peuple à peuple ou bien des commotions intérieures n'y permettent plus aux gouvernements de porter au loin leurs regards, qui sait ce que pourra tenter alors à cette extrême frontière l'ambition russe, jalouse de prendre sa revanche sur l'Angleterre? L'Angleterre y veillera sans doute, ou plutôt nous ne doutons pas qu'elle n'y veille dès maintenant; nous ne doutons pas que, dès maintenant, appréciant bien la situation de la Chine, elle ne se préoccupe des moyens d'opposer à la Russie dans l'avenir une barrière plus efficace que la grande muraille, jadis opposée aux invasions des Tartares. Cependant, s'il faut que nous disions toute notre pensée, il y a un grand intérêt à ce que l'Angleterre ne soit pas seule à élever cette barrière. Seule en effet dans ces parages, obligée de lutter contre les préjugés et les vieux usages des Chinois d'une part,

et de l'autre contre les envahissements menaçants de la Russie, il serait à craindre qu'elle ne fût entraînée à des actes qui, en lui faisant exercer une influence prépondérante sur les destinées du peuple chinois, auraient pour résultat de déplacer le danger que l'on aurait voulu éviter.

Disons tout de suite que, dans cette circonstance, l'Angleterre elle-même réclame avec instance, le concours des puissances maritimes qui ont le plus d'intérêt à ce que la Chine ne devienne ni russe ni anglaise. Ce concours lui sera-t-il refusé?

L'Angleterre, nous en sommes convaincu, est très-sincère lorsqu'elle affirme qu'aucune pensée de conquête ne l'anime dans sa querelle avec la Chine. Son empire de l'Inde et l'extension presque journalière qu'elle est forcée de lui donner sont assez vastes pour lui suffire. Ce qu'elle veut, c'est que la Chine, ne pouvant être anglaise, demeure indépendante. Ce quelle veut, ce sont des facilités plus étendues pour son commerce, qui se sent resserré dans de trop étroites limites; ce sont des débouchés nouveaux pour ses produits, un nouveau marché pour ses échanges. Nous n'avons

pas à rechercher si ce désintéressement, cet éloignement qu'elle montre pour toute pensée d'agrandissement n'est pas simplement une preuve de la confiance qu'elle a dans sa supériorité commerciale et maritime pour lui conserver le principal rôle auprès de la Chine indépendante. Rien de plus juste, de plus légitime que cette confiance : c'est aux autres peuples, s'ils le peuvent, de rivaliser avec le commerce et l'industrie britanniques sur le vaste marché de l'empire chinois. Nous sommes sûr que les États-Unis soutiendront hardiment cette lutte ; nous voudrions que la France fût en état de l'entreprendre.

Mais c'est là une question d'avenir, et il y a une question actuelle, pressante que l'Angleterre convie la France et les États-Unis à venir résoudre de concert avec elle. Il serait malheureux, très-malheureux que son appel ne fût pas entendu. Le droit serait donné dès lors à l'Angleterre, qui serait seule à vider cette grande affaire, de s'en approprier tous les résultats. Malgré elle, on l'aurait poussée à accomplir en Chine quelque chose de semblable à ce qu'elle a accompli dans l'Inde. Après avoir tiré vengeance des actes sauvages

commis à Canton, nous la verrions occuper l'île de Chusan, à l'entrée du Yang-tze-kiang, et peut-être Formose, dont les mines de charbon promettent une source abondante de richesses. Ces îles deviendraient sur une grande échelle ce que Hong-kong a été dans ces dernières années, un point d'attraction pour les Chinois industrieux, qui fuiraient les désordres auxquels l'affaiblissement journalier du pouvoir des empereurs donnerait partout naissance. Ces émigrés formeraient promptement une race d'Anglo-Chinois, sujets de l'Angleterre plus que de la Chine, engagés nécessairement dans des conflits de chaque jour avec la vieille population de l'empire, chaque jour invoquant contre l'autorité des mandarins la protection du canon britannique, et entraînant ainsi de proche en proche la puissance qui aurait le devoir de les défendre à une guerre de destruction contre la souveraineté impériale, à une conquête dont ils seraient les principaux instruments. Il ne faudrait pas de bien longues années peut-être pour que ce prodigieux événement vînt à s'accomplir. Et comment accuser alors l'ambition britannique? La faute ne serait-elle pas tout entière à

ceux qui auraient forcé l'Angleterre de régler toute seule une affaire qu'elle demande aujourd'hui à régler en commun avec toutes les puissances maritimes?

Il n'en sera pas ainsi : on ne voudra pas que l'équilibre des intérêts du monde civilisé puisse jamais être menacé au point où il le serait le jour où le poids immense d'un empire de trois cents millions d'âmes tomberait tout entier dans un seul des plateaux de la balance. Si ce péril n'est pas pour nous, nous devons l'épargner à nos neveux, et les risqnes d'une action commune ne sont pas ici de ceux devant lesquels il soit permis à de grands peuples de reculer.

La situation n'est plus ce qu'elle était en 1844, quand la France s'est présentée pour recueillir sa part de ce que l'Angleterre avait semé. La guerre de l'opium avait été une guerre toute commerciale et purement anglaise : nulle autre puissance n'avait eu à y prendre part. La question d'aujourd'hui, comme nous l'avons fait voir, touche à de plus hauts intérêts vraiment européens. Nous ne pouvons (et les Américains pas plus que nous, ce nous semble) laisser à un seul peuple le soin de

la résoudre, et prétendre ensuite être associés à des avantages que nous n'aurions payés d'aucun sacrifice. Nous ne pouvons guère non plus nous borner, avec quelques navires, à un semblant de coopération : ni l'Europe, ni la Chine même ne s'y tromperaient, et cette démonstration, sans écarter le danger, pourrait n'avoir qu'un assez mince résultat. Mieux vaudrait déserter à jamais ces mers lointaines, y laisser le champ libre aux nations assez fortes, assez prévoyantes, assez confiantes en elles-mêmes pour faire les sacrifices nécessaires au développement de leur puissance. Mais, nous le répétons, il n'en sera pas ainsi; nous verrons tous les peuples intéressés dans cette grande affaire prendre l'engagement de concourir, chacun selon la mesure de ses forces, à un même but qui serait nettement défini par la lettre d'un traité, et rien de plus simple que l'esprit dans lequel ce traité devrait être conçu.

Les puissances signataires s'engageraient à exercer sur la Chine une action morale et matérielle à l'effet d'obtenir d'elle pour les Européens le droit de circuler, trafiquer, résider et posséder

sur tous les points de l'empire, le droit d'y professer et d'y enseigner leur religion. Les alliés s'engageraient également à n'acquérir aucun point du territoire chinois sans le consentement de tous, et à n'étendre la qualité et les droits de sujet européen à aucun Chinois sans l'accomplissement de certaines conditions réglées en commun.

Avec ces conditions ou d'autres analogues, nous croyons qu'on pourrait réussir à protéger efficacement les intérêts des sociétés civilisées en Chine, à empêcher, pour un temps du moins, que ce vaste empire, en devenant la conquête exclusive d'une seule nation, ne lui donne une prépondérance écrasante dans les affaires du monde. Ces conditions, on l'a dû remarquer, renferment toutes les demandes des associations de Londres et de Liverpool. Nul doute qu'elles ne donnassent pleine et entière satisfaction au commerce américain, qui ne réclame nulle part que le droit de libre concurrence.

Pour nous Français, ce que nous y gagnerions serait avant tout le droit d'aller protéger efficacement nos missionnaires sur tous les points du

Céleste Empire, de maintenir là, comme partout, ce patronage du culte catholique que nous sommes seuls à exercer en ce monde, et qui, à un jour donné, peut devenir pour nous une nouvelle source de grandeur et de puissance. Nous ne prétendons pas dire que cette protection de la France devrait s'étendre aux Chinois nos coreligionnaires jusqu'au point de les soustraire aux lois de leur pays. On comprend que leur assurer cette sorte d'inviolabilité serait faire d'une autre manière ce qu'on aurait interdit aux Anglais de faire, en stipulant qu'il ne pourrait plus y avoir d'Anglo-Chinois ni de marine chinoise sous pavillon britannique. Mais il est permis d'affirmer que, du jour où une aussi large entrée aurait été ouverte en Chine à la civilisation européenne, du jour où la tête de nos vénérables missionnaires serait devenue sacrée, la persécution qui cesserait contre eux cesserait nécessairement aussi contre ceux qu'ils évangélisent, et que, par la seule puissance de la vérité, la foi catholique se répandrait, et avec elle le respect du nom français, dans ces lointaines contrées.

Notre commerce, qui, nous devons l'espérer,

ne doit pas toujours rester aussi timide qu'il l'est aujourd'hui dans ses entreprises, ne manquerait pas non plus de recueillir sa part des avantages de tout genre que présenterait au génie européen l'exploitation des besoins du peuple chinois. Nous pourrions contribuer à introduire la navigation à vapeur sur ces fleuves, ces canaux, ces lacs, qui servent de voies de communication à des populations innombrables et voyageuses[1].

L'émigration aussi pourrait nous donner de grands résultats. On sait avec quelle facilité les Chinois émigrent; la Californie et l'Australie sont là pour montrer qu'ils ne craignent ni les longs voyages, ni le contact des sociétés européennes. Laborieux, industrieux, intelligents, ils font d'excellents colons, quand on pourvoit soigneusement à leur bien-être et qu'on ne manque pas aux engagements pris avec eux. Ne pourrions-nous pas les attirer en Algérie? Par l'isthme de Suez, le voyage serait assez prompt, et le courant d'émigration, une fois établi, alimenterait une marine marchande considérable. Notre Afrique fran-

1. Il y a déjà un bâtiment à vapeur chinois sur le Yang-tze-kiang.

çaise, ce vaste et fertile pays, situé si près de nos côtes et pourtant colonisé si imparfaitement jusqu'à ce jour, verrait alors ses solitudes se peupler et fructifier. Ou nous nous trompons, ou il serait assez facile d'obtenir que cette émigration entraînât surtout hors de la Chine les catholiques, que l'influence de nos missionnaires déterminerait à emmener leurs femmes et leurs enfants, et à rompre avec ce culte des ancêtres qui, jusqu'à présent, a fait des émigrants chinois de vrais oiseaux de passage, toujours empressés de regagner le nid paternel.

Nous ne faisons qu'indiquer ces perspectives, et nous revenons à notre sujet principal.

Les conditions du pacte dont nous avons parlé plus haut une fois déterminées, il s'agirait de les mettre à exécution. Chacun devrait fournir sa part de forces navales et militaires, et, une fois l'incident de Canton vidé, il serait sans doute nécessaire d'occuper un point central comme base des opérations ultérieures à entreprendre. Ce serait probablement Chusan, ou mieux encore Shanghaï. C'est de là que partirait pour Péking l'expédition chargée d'obtenir par la persuasion

ou par la force les conditions arrêtées à l'avance, et de porter au Fils du Ciel le baptême de cette civilisation chrétienne qui a élevé les peuples européens si haut au-dessus du reste de l'humanité. Noble et glorieuse entreprise qui aurait passionné nos pères, et bien digne d'illustrer ceux qui aujourd'hui seraient chargés de l'accomplir!

Et si le but a de la grandeur, la conduite de l'expédition serait aussi pleine d'intérêt par toutes les circonstances nouvelles qui ne manqueraient pas de s'y rattacher.

Nous n'avons pas parlé de négociations préalables, parce que, avec le caractère bien connu des Chinois, elles ne feraient qu'ouvrir la porte à d'interminables lenteurs. Nous sommes assuré qu'on ne donnera pas, cette fois, à l'astuce des mandarins un avantage que trop souvent déjà on lui a procuré. La guerre a, d'ailleurs, été déclarée de fait devant Canton. On se présenterait donc devant l'embouchure du Pei-ho [1], et toute la partie légère de l'expédition pénétrerait dans le fleuve. On remonterait alors par terre et par eau, au milieu

1, Le Pei-ho a 14 pieds (anglais) d'eau sur sa barre.

d'un pays complétement plat, jusqu'à Tien-tzin, grande ville située à vingt-cinq lieues de Péking, dont elle est le port et où les grosses jonques qui viennent du Japon et des pays lointains déchargent leurs marchandises. Là sans doute serait concentrée toute la résistance, car il n'est guère à croire que l'empereur, quelque affaibli qu'il soit, se rende sans combat ; mais ce combat ne serait ni bien long, ni bien sanglant. La victoire une fois remportée, et la résolution des alliés, la supériorité de leurs forces, la puissance de leurs moyens de destruction de nouveau bien constatée, l'empereur cédera ; ce qui s'est passé en 1842 et ce que l'on sait du caractère chinois permettent peu d'en douter. Il cédera d'autant plus volontiers qu'on ne lui demandera pas de concessions territoriales, et qu'il lui restera l'espérance, qu'un Chinois ne perd jamais, de reprendre par la ruse et la perfidie ce qu'on lui a arraché par la force. Cependant, ces prévisions pourraient ne pas se réaliser; il se pourrait que la lutte se prolongeât et que l'empereur se retirât en Tartarie. Ce sera alors aux délégués des puissances alliées, chargés de la direction de l'expédition,

de poursuivre la guerre, de suppléer à l'empereur absent, et de prendre toutes les mesures propres à pousser jusqu'au bout le succès de l'œuvre entreprise.

Ce succès une fois obtenu, et le gouvernement chinois, quel qu'il fût, lié par un traité, il s'agirait de le faire exécuter. Ce serait l'œuvre des escadres alliées, et ici il m'est impossible de ne pas signaler le rôle important que la marine, et surtout la marine nouvelle, les canonnières et tous ces avisos légers, quoique armés de la plus puissante artillerie, joueraient dans toute cette campagne; il m'est impossible de ne pas faire remarquer comment la Chine, avec les voies innombrables qui y sont ouvertes à la navigation, avec ses fleuves, ses lacs, ses canaux, sur lesquels flottent des jonques de trois cents tonneaux, se prêterait merveilleusement à l'action de ces navires dont la puissance formidable a été révélée par une récente expérience.

On a vu dans la Baltique et dans la mer Noire quels ravages exerce l'artillerie navale, surtout dans les rangs pressés des troupes de terre. Or, en Chine, cette grosse artillerie, accompagnant

partout les troupes européennes, leur prêterait une force irrésistible. Les canonnières seraient en même temps employées à remorquer partout des vivres, des approvisionnements, des casernes flottantes, tout ce matériel dont la réunion et la mobilisation constituent peut-être la plus grande difficulté de la guerre. Enfin, la paix faite, ce seraient encore nos bâtiments à vapeur qui seraient chargés d'aller faire connaître jusqu'aux extrémités de l'empire, jusqu'aux frontières du Thibet, la révolution accomplie, et de donner à ces populations lointaines la première impression de la puissance et de la supériorité de la civilisation de l'Occident. Cette tâche serait délicate, et elle réclamerait de ceux qui auraient à l'accomplir beaucoup de tact et en même temps beaucoup de fermeté. Le premier effet à produire sur les Chinois de l'intérieur aurait, on ne saurait se le dissimuler, une très-grande importance. Cette apparition d'une race d'hommes étrangère au milieu d'eux les étonnerait, et ce ne serait pas du premier coup qu'ils apprécieraient ce que le contact des Européens peut leur rapporter d'avantages.

16.

Sans doute alors agents militaires ou autres auraient à s'inspirer de l'exemple donné par M. Alcock à Shanghaï. Ce n'est pas à nous de répondre ici pour les Anglais et les Américains ; mais nous croyons pouvoir affirmer que toute la partie de cette tâche qui reviendrait à la marine française serait dignement remplie. On trouverait là chez nos officiers ce courage à la fois modeste et inébranlable, ce dévouement éclairé et persévérant dont ils donnent partout des preuves, et qui ne sont pas toujours appréciés comme ils méritent de l'être. Leurs efforts sauraient bien seconder leurs alliés pour apprendre aux Chinois à estimer et respecter l'Europe.

Il est moins facile de prévoir l'influence que le mélange journalier des mœurs et des idées de l'Occident exercerait sur l'organisation de la société chinoise et sur l'assiette de son gouvernement. Quoique nous nous soyons déjà hasardé bien loin dans le champ des hypothèses, nous n'irons pas jusqu'à exprimer à ce sujet une opinion.

Tout ce qu'on peut dire, c'est que l'organisation de cette société a reçu déjà et reçoit tous les jours

de bien profondes atteintes. Nous avons montré l'ébranlement croissant du gouvernement impérial, son impuissance, son discrédit, les insurrections redoutables qui se sont dressées contre lui. Il nous paraît difficile que les rapports avec les Européens, si ces rapports sont faciles et amicaux, si les autorités européennes et chinoises agissent loyalement et dans une cordiale entente, n'aient pas pour effet de rendre au gouvernement impérial un certain degré de force et de considération. Les abus monstrueux qui font sa faiblesse et sa honte tendraient nécessairement à s'amoindrir ou même à disparaître au contact de notre civilisation, et peut-être l'énergie vitale se réveillerait-elle, au moins pour un temps, dans ce grand corps aujourd'hui menacé de dissolution.

S'il en est autrement, si le gouvernement chinois veut ajouter à tous ses embarras une lutte insensée contre la civilisation européenne, au lieu de s'appuyer sur elle pour se faire pardonner sa défaite, nul doute qu'alors il n'accélère sa chute. Mais, dans ce cas même, il n'est guère probable que le vieil édifice s'écroule immédiatement, et, lorsque arrivera la catastrophe, la société chinoise,

déjà depuis quelque temps en rapport avec les Européens, sera profondément modifiée. Initiés à nos idées et à nos usages, à nos arts, et entre autres à celui de la guerre, mêlés chaque jour avec nous et tout pénétrés de notre influence, les Chinois ne seront déjà plus exposés à l'une de ces conquêtes accomplies par un coup de main comme celles de Fernand Cortez et de Clive ; ils ne seront plus ce peuple qu'on voit aujourd'hui, moins par pusillanimité que par ignorance, incapable de disputer une demi-heure aux Européens un champ de bataille. Une invasion comme celle de 1644 ne suffira plus à les réduire. Sans doute aussi leurs croyances religieuses ou plutôt leur athéisme pratique et leurs ignobles superstitions auront commencé à faire place à la pure lumière de l'Évangile.

Le rôle de nos missionnaires grandirait alors, et un champ bien autrement étendu qu'il ne le fut jamais s'ouvrirait à leur salutaire influence. Ce serait à la charité publique en Europe de faire des efforts proportionnés à la tâche nouvelle de ces ouvriers évangéliques. Les annales de nos missions, la persistance avec laquelle la

foi catholique s'est maintenue en Chine depuis trois siècles, malgré la persécution, malgré les supplices et les tourments les plus raffinés, nous donnent le ferme espoir que nos conjectures ne seront pas démenties, que le christianisme sera pour l'empire chinois l'agent le plus puissant de sa régénération. Oui, nous avons l'heureuse confiance que cet empire, au lieu d'agrandir le domaine déjà si vaste d'une des deux puissances européennes qui se disputent la suprématie en Orient, prendra, avec le temps, parmi les États indépendants de la grande famille chrétienne, le rang que lui assignent l'intelligence de ses habitants, leur nombre et les avantages matériels que Dieu leur a donnés.

Au moment où nous achevons ces pages, l'idée nous vient que toutes nos dernières pensées pourraient bien n'être pour une partie des lecteurs que de gratuites suppositions, de vaines utopies. A cela nous demandons la permission de répondre à l'avance une seule parole. Combien de fois, depuis un siècle surtout, n'a-t-on pas vu les rêves de la veille devenir les réalités du lendemain! Et l'effort de la sagesse humaine ne doit-il pas être

de prévenir celles de ces réalités qui seraient des maux irréparables, comme de hâter l'accomplissement de celles qui peuvent être des bienfaits pour l'humanité?

LA

MARINE A VAPEUR

DANS

LES GUERRES CONTINENTALES

Février 1859.

On n'apprendra rien à personne en disant qu'un changement considérable est en voie de s'opérer dans l'art de la guerre. Le dix-neuvième siècle, qui a vu dans ses premières années s'accomplir les faits d'armes les plus prodigieux peut-être dont l'histoire ait conservé le souvenir, voit à cette heure l'intelligence humaine dans son progrès continu faire chaque jour des découvertes destinées à fournir de nouvelles combinaisons et à donner de nouvelles règles au grand jeu des batailles.

Si ce fut toute une révolution, il y a trois ou quatre cents ans, que l'invention de la poudre et des armes à feu, n'en peut-on pas dire autant de l'emploi actuel de nos carabines et de nos canons, dont la justesse et la portée sont si extraordinaires? n'en peut-on pas dire autant de l'application du télégraphe électrique, des chemins de fer et de la marine à vapeur aux opérations militaires? Les ignorants comme les savants sont à même de comprendre l'effet que doivent avoir ces dernières découvertes, de donner à la direction et aux mouvements des armées une rapidité et une précision inconnues jusqu'ici, et dont tous les peuples ne sont pas également à même de profiter. Des entreprises de guerre regardées il y a peu d'années comme impraticables deviennent non-seulement possibles, mais faciles. L'imagination a libre carrière pour enfanter des combinaisons sans exemple, aussi sûres qu'inattendues, et de nature à renverser tout l'édifice de prévoyance élevé par l'expérience du passé pour la défense des empires. Déjà même ces nouveaux moyens commencent à avoir pour eux, du moins dans une certaine mesure, la sanction de

l'expérience. Si les canons récemment inventés, dont on vante les prodigieux effets, en sont encore à faire leurs preuves sur le champ de bataille, les carabines ont fait les leurs en Afrique, à Rome, en Crimée et dans l'Inde, et il est hors de doute que l'une et l'autre de ces innovations exerceront désormais sur la composition des armées et sur leurs opérations une grande influence. Les chemins de fer ont montré à plusieurs reprises ce qu'on peut attendre d'eux pour la rapide concentration des troupes sur les points où leur présence est nécessaire. Et, pour mettre en un instant celui qui commande en communication avec ceux qui obéissent, le télégraphe à l'avenir sera un puissant et indispensable auxiliaire; à l'avenir, le fil électrique suivra partout les armées, comme il a déjà suivi les faibles colonnes anglaises perdues au milieu de l'insurrection indienne, précieuse conquête de la civilisation, qui sur ce vaste théâtre a fait presque autant pour la victoire que l'héroïsme même des soldats, en liant les uns aux autres et en faisant coopérer au même résultat de petits corps dont les mouvements isolés, ou mal combinés à cause des distances, eus-

sent laissé aux masses ennemies tous leurs avantages.

Mais, parmi tous les nouveaux moyens acquis de nos jours à l'art de la guerre, il n'en est pas, selon nous, de plus puissant, de plus fécond que le concours prêté aux armées de terre par les flottes à vapeur, et c'est sur ce concours, sur l'importance immense qu'il peut avoir, que nous voudrions ici arrêter nos réflexions et appeler celles du lecteur. Eût-on cru, il y a quarante ans, qu'il fût possible à une armée d'aller à l'improviste tomber sur le point du littoral européen le moins préparé à la recevoir, d'y porter des coups prompts et décisifs, ou bien de s'y maintenir, appuyée sur la mer et sur les ressources inépuisables qu'elle fournit, tenant ainsi en échec les forces de l'empire le plus puissant? Ce fait, si grand et si nouveau, on l'a vu se réaliser dans la guerre de Crimée, et le souvenir en est présent à tous les esprits. Mais, parmi les incidents journaliers de cette lutte gigantesque et les péripéties d'un drame si émouvant, peut-être l'extraordinaire intérêt du spectacle a-t-il détourné l'attention publique du mode même de guerre pra-

tiqué sur des rivages si éloignés de ceux de la France et de l'Angleterre; peut-être ne s'est-on pas assez occupé d'en saisir les traits caractéristiques et d'en déduire les conséquences. Rassembler ces traits, tirer ces conséquences, sera la première partie de notre tâche : nous le ferons aussi brièvement que possible. Il est bien loin de notre pensée de recommencer ici une histoire si souvent et si bien racontée : la parole, au lendemain des événements, n'appartient pour les redire qu'à ceux qui les ont vus, et nous n'avons pas eu cet avantage; mais, si nous n'avons pu être ni acteur ni témoin, nous avons essayé d'être attentif observateur, et toutes nos réflexions ont abouti à nous convaincre que l'emploi combiné des forces de terre et de mer dans les guerres européennes peut devenir pour la France un incomparable élément de succès et de gloire, comme il peut être aussi pour elle une cause de péril sur laquelle on ne saurait trop l'éclairer. Et, pour mettre dans toute sa lumière un fait de cette importance, nous avons cru qu'on nous pardonnerait de revenir sur quelques-uns des événements, quoique bien connus, de l'expédition

de Crimée. Nous ne les mentionnerons que pour tâcher d'en faire sortir des conclusions pratiques et d'utiles enseignements. Notre seconde partie sera consacrée à développer ces conclusions et à généraliser ces enseignements.

I

Laissant de côté tous les préambules, nous prenons les faits au moment décisif où les forces alliées réunies à Varna étaient à la veille de commencer les hostilités. Pour l'Angleterre, la situation n'était pas nouvelle; sa position insulaire l'avait habituée de longue main à transporter au loin les armées avec lesquelles elle prend part aux luttes du continent. C'est ainsi qu'au commencement de ce siècle elle avait, avec des chances de succès très-diverses, envoyé ses soldats en Portugal, en Espagne et aux Pays-Bas. Il en était autrement pour la France. Puissance continentale de premier ordre, on ne l'avait pas encore vue

prendre la route des mers pour aller chercher au loin le point vulnérable d'une autre puissance du continent. Il y avait bien eu l'expédition d'Égypte et celle d'Alger, qui avaient été comme des essais, comme un heureux apprentissage de ce mode de guerre; mais ces entreprises, dirigées contre des peuples barbares, semblaient appartenir à la vieille tradition des guerres de l'Occident contre l'islamisme, et elles n'avaient point préparé l'Europe, ni surtout nos adversaires, à voir employer contre eux de pareils moyens. La preuve évidente de ce fait a été trouvée à Sébastopol même. Pourquoi cette ville, fortifiée du côté de la mer avec un luxe de précautions fait pour décourager toute pensée d'attaque, était-elle du côté de la terre sans aucune défense? C'est que les Russes, à cette frontière de leur empire, ne croyant avoir à combattre que l'Angleterre, savaient que cette puissance n'aurait jamais à elle seule d'armée assez nombreuse pour la débarquer devant Sébastopol. Quant à la France, ils s'étaient peut-être préparés à la recevoir sur les frontières de la Pologne; mais, sur leurs côtes, devant leur grand arsenal de la mer Noire, ils n'y avaient pas songé.

La seule présence des alliés à Varna était donc quelque chose de nouveau, d'imprévu et par conséquent de très-menaçant pour la Russie, et nous étions redevables de cet avantage au récent développement de notre marine, à l'expérience des mouvements de troupes acquise dans nos vingt ans d'expéditions en Algérie, à l'excellence de notre personnel naval, surtout aux facilités nouvelles données par la vapeur. Mais nous avions fait mieux que de prendre ainsi dès le début une position menaçante en face de l'ennemi ; nous avions évité deux énormes difficultés. La première était celle des neutres. Jusqu'ici, l'Allemagne avait été le théâtre ordinaire des guerres entre la France et la Russie, parce qu'elle est la barrière qui sépare les deux contrées. Pouvait-on se flatter, en présence du souvenir de nos grandes guerres de l'Empire et des traités encore subsistants de 1815, que mille obstacles diplomatiques et d'autres peut-être ne s'élevassent pas pour empêcher une armée française d'aller chercher les Russes au travers du territoire germanique ? D'un seul bond, l'obstacle était franchi. Ce n'était pas tout : il y avait à compter avec la France, aussi bien qu'avec

l'Allemagne, et, si nos armées eussent dû se porter au delà du Rhin, le pays n'eût pas vu sans de vives alarmes l'Empire renaissant recommencer cette carrière de guerres continentales auxquelles nous avions dû, il y a quarante ans, les calamités de deux invasions successives. Au lieu de cela, nous laissions entre la Russie et nous l'Allemagne, barrière pour elle comme pour nous infranchissable, et la guerre maritime entreprise de concert avec l'Angleterre pouvait nous donner plus ou moins de gloire, mais ne nous menaçait d'aucun danger. C'était d'ailleurs là quelque chose d'assez semblable, quoique dans de bien autres porportions, à ce que nous faisions depuis bien des années en Afrique, et il n'y avait dans la guerre ainsi circonscrite rien qui pût troubler les imaginations. Aussi est-il digne de remarque que, malgré la grandeur de la lutte qui s'engagea sous les murs de Sébastopol, jamais l'opinion ne ressentit en France les anxiétés qui accompagnaient les guerres du premier Empire; la Crimée n'était pour nous qu'une grande Algérie : avantage immense, qui, en préservant nos populations des alternatives extrêmes de la confiance et du

découragement, a permis de déployer avec calme nos ressources nationales.

Ainsi la France allait assister sans alarme à cette lutte lointaine, et l'Europe se trouvait affranchie de la nécessité d'y prendre part. L'Europe depuis 1830 était accoutumée à regarder l'union de la France et de l'Angleterre comme irrésistible; elle avait vu cette union, malgré les engagements de la Sainte-Alliance, fonder la nationalité belge et établir en Espagne et en Portugal des institutions libérales. Il n'y avait que péril à se heurter contre cette entente cordiale, devenue plus intime que jamais. On ne voulait pas davantage s'attaquer au colosse russe, devant lequel on était depuis si longtemps accoutumé à trembler. La Prusse, l'Autriche, et à leur suite tous les petits États, se firent donc neutres, avec des sympathies et des vœux qui se portaient d'un côté ou de l'autre, suivant qu'ils écoutaient leurs affections ou leurs intérêts. Disons toutefois que, parmi ces neutralités, il y en eut une, celle de l'Autriche, qui fut peut-être plus funeste pour l'empire russe que ne l'eussent été des hostilités déclarées. Si en effet l'Autriche, dès le premier jour de la lutte, se fût

unie à la France et à l'Angleterre, il eût été possible au tsar de reculer avec l'honneur sauf devant une disproportion de forces aussi évidente, ou, s'il eût persisté dans la guerre, la guerre eût nécessairement eu alors un autre théâtre et peut-être aussi d'autres chances. Mais ceci n'appartient pas à notre sujet.

Avec l'Europe ainsi neutralisée, avec le choix libre de leur champ de bataille, où les alliés allaient-ils porter leurs coups?

Composées de troupes excellentes, de l'élite des forces britanniques et des vieilles bandes formées dans nos longues guerres d'Afrique, commandées par des chefs éprouvés, qui avaient leur confiance, les armées réunies à Varna étaient prêtes à agir au premier signal. Dans la baie se trouvait une flotte capable de les transporter d'un seul coup sur n'importe quel point du littoral ennemi avec une rapidité et une précision mathématiques assurées par l'emploi des navires et des remorqueurs à vapeur. Jamais pareils moyens d'action n'avaient été rassemblés. Quel usage allait-on en faire? On le sut bientôt, au moins dans les camps alliés, et aussi, il faut bien le dire, par-

tout ailleurs qu'en Russie, où l'on avait une sorte de bandeau sur les yeux. L'Autriche occupant les principautés et les bouches du Danube, il devenait clair que les forces alliées n'agiraient que par mer. Ce simple raisonnement eût dû être pour le tsar un trait de lumière. En même temps se formait en Angleterre une opinion chaque jour plus puissante et plus hautement exprimée pour que l'expédition se portât sur Sébastopol. A Sébastopol, disaient les Anglais, se trouvait la flotte qui, en 1833, avait déjà une fois amené les Russes à Constantinople. Favorisée par les vents et les courants, cette flotte était toujours à quarante-huit heures de ce but de toutes les ambitions moscovites. En la détruisant, en ruinant du même coup l'arsenal où elle s'équipait, on rendait difficile, sinon impossible, toute nouvelle tentative de se saisir par un coup de main du Bosphore. Là était le motif public d'attaquer Sébastopol, motif parfaitement raisonnable et conséquent avec le but avoué de la guerre. Mais ce n'était pas uniquement dans la pensée de maintenir l'intégrité de l'empire turc que l'Angleterre s'était alors aussi étroitement unie à la France. Il y avait moins d'un an que le peuple

anglais s'était cru à la veille d'une invasion française, et en avait conçu des alarmes sans doute exagérées. N'était-ce pas le plus sûr moyen de l'affranchir de ces alarmes que de faire fraterniser les soldats des deux armées et les marins des deux flottes, sous le feu des Russes, dans une commune et lointaine expédition? Et quelle inappréciable faveur de la fortune de pouvoir donner comme but à cette expédition la rade formidable où s'abritait une escadre qui, menaçante dans le présent pour Constantinople, pouvait dans l'avenir s'allier à d'autres vaisseaux pour menacer l'indépendance britannique! Plus heureuse que sa sœur de Cronstadt, la flotte russe de la mer Noire n'était jamais emprisonnée par les glaces, et elle avait fait preuve à Sinope d'un assez grand esprit d'entreprise. La détruire était diminuer d'autant les chances futures d'une coalition maritime contre l'Angleterre. Que ce calcul ait été justifié ou non par les événements, cela n'importe pas ici : ce qu'il y a de certain, c'est qu'il se faisait tout haut alors; c'est que c'était une des mille raisons alléguées par le public pour faire de la Crimée le théâtre de la guerre. Ces raisons n'étaient pas pour nous tout

à fait aussi déterminantes que pour l'Angleterre; mais le gouvernement français, aussi jaloux que le gouvernement britannique d'assurer l'intégrité de l'empire ottoman, portait dans cette guerre des motifs tirés de sa situation particulière, qui le rendirent facilement accessible aux vues de nos alliés. Notre armée, transportée en Orient, avait besoin d'y faire quelque chose, et, tout bien pesé, l'expédition de Crimée était la seule chose faisable. On avait vaguement parlé de débarquer les troupes à Odessa, et d'en faire le point de départ d'une invasion des provinces méridionales de l'empire russe; mais ce n'était pas un projet qui pût soutenir la discussion. C'eût été perdre le souvenir bien récent de la Dobrutcha, et recommencer à plaisir les désastres de 1812. Chose singulière! c'est là, dit-on, ce qu'attendait l'empereur Nicolas, et l'on attribue à cette erreur de son jugement la faute qu'il commit de laisser la Crimée presque sans défense. C'est que l'empereur Nicolas, malgré la fermeté de son esprit et la hauteur de son caractère, avait fini par subir l'inévitable infatuation du pouvoir absolu et de la bonne fortune. Depuis trente ans, ni les hommes ni les choses

ne le contredisaient plus; il ne croyait que ce qu'il désirait, et rien de ce qui eût dû l'éclairer sur les projets véritables des alliés n'ébranla la conviction obstinée qu'il s'était faite.

Ici, du reste, apparaît dans tout son jour un des premiers avantages de ce système d'expéditions mixtes auquel s'applique si bien la devise du soldat de marine anglais : *Per mare, per terram*, et qui fait l'objet particulier de cette étude. On a devant soi un ennemi aussi redoutable à la guerre qu'ordinairement avisé dans sa politique, aussi bien pourvu de sûrs moyens d'information que de puissants moyens de défense, et, avec le bras levé pour le frapper, on peut lui laisser ignorer jusqu'à la dernière heure le point sur lequel il doit aller parer les coups qu'on lui destine. Ainsi arriva-t-il qu'au lieu de trouver en Crimée la masse imposante des forces russes, nos soldats, en y débarquant, n'eurent en face d'eux qu'une des armées de ce vaste empire. C'en était assez pour leur donner une victoire glorieuse à remporter et un nom nouveau à inscrire sur leurs drapeaux.

L'expédition était donc résolue. Inutile de ré-

péter que nous n'en rappellerons ici que ce qui est en rapport direct avec notre sujet. C'était la première fois, depuis des temps bien reculés, qu'un débarquement de vive force en pays ennemi allait s'opérer sur une aussi grande échelle. Les préparatifs furent laborieux : tout était à prévoir, à créer; les précédents manquaient, les traditions de l'expédition d'Alger en 1830 pouvaient seules fournir quelques données applicables à l'occasion présente. Hâtons-nous d'ajouter toutefois que, dans l'armée et la flotte françaises, ces traditions ne s'étaient pas perdues, que depuis lors, au contraire, elles avaient été entretenues par le mouvement continuel des troupes à expédier dans la colonie, et c'était beaucoup qu'une pareille expérience. L'idée de s'embarquer sur un navire pour être jetés tout à coup sur une plage ennemie et avoir à s'y tirer d'affaire avec les seules ressources de leur intelligence et de leur courage était devenue familière à nos soldats et leur semblait toute naturelle. C'était ainsi qu'ils avaient appris à faire la guerre en Algérie, c'est ainsi qu'ils allaient la faire en Crimée. Il y avait donc en eux quelque chose qui s'appropriait merveilleusement à l'en-

treprise projetée. Malgré tout ce qu'on pouvait attendre d'eux, la tâche n'en fut pas moins très-ardue pour les officiers chargés d'organiser cette expédition, à la fois de terre et de mer, et de lui donner toute la précision militaire. Il fallut se livrer à beaucoup d'essais et de tâtonnements avant d'en venir à formuler, avec la netteté et la rigueur nécessaires, les ordres et les règlements qui ont servi de base à la partie matérielle d'une aussi grande opération. Peut-être, sans y penser, nos officiers jetaient-ils là les fondements de tout un nouveau système de guerre, système qui avait pu déjà être entrevu, mais qui pour la première fois revêtait une forme pratique. On sait maintenant ce que chaque espèce de navires peut porter de soldats, de chevaux, de canons, de vivres; on sait en combien de temps tout cela peut être embarqué et débarqué; on sait combien d'hommes peuvent être mis en même temps à terre. On a enfin des données exactes et positives sur ce que permet de faire à une nation l'alliance de ses forces de terre et de mer, et sur la portée des coups que cet assemblage peut frapper. Mais n'anticipons pas.

D'après les états qui ont été publiés et que nous avons lieu de croire exacts, la flotte française, à son départ de Baltchick pour la Crimée se composait de :

15 vaisseaux de ligne à voiles ou à vapeur;
25 frégates ou corvettes à vapeur;
5 frégates à voiles ou transports;
3 vapeurs de commerce;
49 navires marchands à voiles.

Cette flotte avait été distribuée de manière qu'elle pût se mouvoir tout entière à la vapeur, les bâtiments pourvus de machines remorquant ceux qui n'avaient que leurs voiles. Quelques navires de commerce chargés pour l'intendance devaient seuls naviguer à la voile et isolément, de manière à ne pas retarder l'armée; mais leur présence immédiate sur le lieu du débarquement n'était pas indispensable.

Cette flotte portait :

29,000 soldats français;
68 bouches à feu de campagne;
2,900 chevaux ou mulets.

Nous enregistrons ici ces chiffres; ils nous serviront plus tard pour rechercher ce que la France

pourrait faire le jour où elle aurait besoin de développer toutes ses ressources.

A côté de l'armée française, les Anglais transportaient :

28,000 hommes,

74 bouches à feu,

et un nombre de chevaux supérieur au nôtre, puisqu'ils emmenaient de plus que nous une brigade de cavalerie. 57 navires de commerce à voiles, remorqués par 35 grands *steamers* également de commerce, étaient consacrés au transport de leur armée proprement dite. Leur intendance emmenait en outre un nombre considérable de transports à voiles et à vapeur.

La flotte de guerre ne portait rien qui appartînt au personnel ou au matériel de l'armée.

Enfin 7,000 Turcs, sans artillerie, étaient embarqués sur des vaisseaux de leur escadre que remorquaient des frégates à vapeur alliées.

C'étaient donc de 60, à 70,000 combattants que cet immense armement naval allait jeter d'un seul coup sur la côte ennemie.

La navigation fut lente. On mit une semaine à parcourir la distance du golfe de Varna à la côte

de Crimée : la flotte comptait beaucoup de navires à voiles lents dans leurs mouvements, embarrassants à prendre à la remorque, lourds à traîner; mais il est bon de remarquer que cette navigation d'une semaine s'accomplit sans qu'aucun accident, aucune erreur, aucun désordre vînt troubler la marche de la nouvelle *Armada*. Aujourd'hui, après les progrès faits depuis quatre ans, avec le vaste et rapide développement qu'a pris la marine à vapeur, on n'emploierait à un pareil service que des bâtiments pourvus de ce moteur ou au moins de puissants remorqueurs ; le trajet alors se ferait en quarante-huit heures, ou, dans le même espace de temps, on irait trois fois plus loin. Arrivées au point qui leur avait été désigné, à quelques lieues au sud d'Eupatoria, les flottes jetèrent l'ancre dans un ordre parfait, et le débarquement se fit avec une précision et une célérité sans exemple. En moins d'une heure et demie, la première division française et son artillerie furent mises à terre. De huit heures du matin à midi, c'étaient trois divisions et dix-huit bouches à feu qui avaient été jetées sur le sol ennemi. Le soir, ces trois divisions avaient reçu leurs bagages, leurs chevaux,

et n'avaient pas moins de cinquante-neuf pièces attelées. Les faibles détachements de cavalerie attachés à l'expédition, le matériel du génie, et enfin quatre jours de vivres pour toute l'armée, étaient aussi débarqués. On avait ainsi, du matin au soir, mis à terre une armée complète, pourvue de tous ses moyens d'action. Pour qui sait le prix de chaque minute dans une opération de ce genre, exposée à tout ce que la mer et l'ennemi peuvent susciter d'obstacles, pour qui se représente l'extrême complication de tous les détails de l'immense machine qu'il y avait à mettre en mouvement, ce résultat, l'ordre et la célérité avec lesquels il fut obtenu, attestent un véritable chef-d'œuvre d'organisation. Jamais, on peut le dire, le génie guerrier de notre nation, jamais la perfection des institutions spéciales auxquelles nous devons notre armée, notre marine et nos corps d'officiers, ne s'étaient montrés avec plus d'éclat. L'histoire rendra justice aux chefs qui avaient préparé ce résultat, et surtout à l'amiral Bouët, aux généraux de Martimprey et Trochu, auteurs du plan de cette merveilleuse opération, où tout était à imaginer, où tout avait été prévu.

Nos alliés débarquèrent en même temps que nous, mais avec moins de méthode et de rapidité. Si l'ennemi se fût trouvé sur le rivage, cette lenteur et cette confusion eussent pu entraîner de graves inconvénients. « A dix heures, écrit un de leurs officiers, les Français avaient 6,000 hommes à terre, et nous soixante-dix [1]. » Le retard des troupes anglaises tenait à un embarras de richesses en même temps qu'à un louable calcul de prudence. La magnifique flotte de transport dont disposaient les Anglais leur avait suffi pour porter leur armée. Ils n'avaient pas été obligés comme nous d'entasser leurs soldats sur leurs navires de guerre, et avaient pu ainsi conserver leur escadre disponible pour combattre la flotte russe, si elle avait tenté de venir troubler le débarquement. Il y avait sagesse à se conduire ainsi ; mais les transports n'ayant en équipages et en embarcations que de faibles ressources pour opérer le débarquement, il en résulta dans cette opération une lenteur inévitable. Quelques heures plus tard, lorsqu'il fut évident que les vaisseaux russes restaient

1. *Lettres from Head quaters.*

immobiles dans Sébastopol, les moyens de l'escadre de guerre anglaise vinrent coopérer à la mise à terre de l'armée, et le temps perdu fut alors si bien réparé, que, le 14 au soir, il y eut 22,000 Anglais et dix-neuf bouches à feu en ligne à côté de nos soldats.

On pouvait donc à cette heure regarder la grande opération du débarquement en pays ennemi d'une armée de 60,000 hommes comme accomplie, et ç'avait été l'affaire d'une demi-journée, sans que les Russes eussent rien fait, ni par terre ni par mer, pour l'entraver. Cette inaction en face de l'invasion de leur territoire dut coûter beaucoup aux hommes énergiques qui commandaient la flotte russe. Ils devaient brûler du désir de sortir de leur port avec leur excellente escadre, et de venir fondre sur celles des alliés pour y jeter au moins le trouble et la confusion. Si l'amiral Nachimof avait eu des vaisseaux à vapeur, nul doute qu'il ne l'eût essayé; il aurait probablement péri sous le nombre, mais, avant de périr, il eût fait éprouver aux alliés entassés sur leurs navires des pertes énormes; il eût mis le désordre dans l'expédition, et en eût rendu la con-

tinuation impossible ; tout au moins eût-il donné au prince Menchikof le temps d'organiser sa défense. Tenter une pareille entreprise avec des vaisseaux à voiles, quand même le vent eût été favorable, n'offrait aucune chance de succès. On était certain, avant de parvenir au milieu du convoi des alliés, d'avoir à combattre les forces supérieures de leurs escadres, et surtout leurs vaisseaux à vapeur, auxquels il aurait été impossible d'échapper. Comme l'événement l'a prouvé, les marins russes servirent mieux leur pays en se réservant pour la défense de Sébastopol. Mais ce que la flotte était impuissante à faire, pourquoi les troupes de terre ne l'entreprirent-elles pas? Nous avons déjà en partie répondu à cette question, en signalant tout à l'heure l'excellence de ce système d'expéditions mixtes qui dérobe à l'ennemi la connaissance du lieu où il va être attaqué. L'invasion de la Crimée n'était pas entrée dans les calculs de l'empereur Nicolas trois mois auparavant, lorsqu'il lui eût été possible de la rendre funeste aux alliés. A l'heure même où elle allait s'accomplir, il y avait encore incertitude dans les conseils de la politique russe sur le point

où allait fondre le formidable armement parti de Varna. Il n'y avait ni télégraphe, ni éclaireurs qui pussent à l'avance en signaler l'approche, et l'orage attendu sur une partie du littoral pouvait, par une feinte habile, aller en quelques heures tomber à cinquante lieues plus loin. A la fois tenu en échec par l'Autriche sur la frontière de Moldavie et par les alliés sur toutes les côtes de la mer Noire, l'ennemi avait rassemblé en face des Autrichiens et aux environs d'Odessa des masses de troupes qui allaient lui manquer cruellement en Crimée, et qui, malgré toute la célérité possible, ne devaient arriver que deux mois plus tard pour se faire exterminer à Inkermann.

La Crimée, quoique imparfaitement défendue, avait cependant assez de troupes pour qu'il fût possible à des gens de cœur d'y faire une énergique résistance. Le prince Menchikof commandait à 30,000 hommes environ, et, au cas où on dût l'attaquer, il avait su, avec une clairvoyance qui lui fait honneur, deviner le lieu, quoique bien soigneusement caché, du débarquement. Alors que les chefs alliés hésitaient encore entre la côte ouest et la côte est de la Crimée, le général russe

les attendait entre Sébastopol et Eupatoria; mais cette côte était trop étendue pour qu'il pût connaître l'endroit précis où s'accomplirait la descente. Il avait réuni ses troupes dans des camps que les alliés aperçurent de la mer, ce qui leur permit de se porter sur un point assez éloigné de ces campements pour qu'ils fussent assurés de n'avoir rien à redouter dans la journée même où ils prendraient terre. La cavalerie russe aurait pu seule arriver à temps pour jeter quelque trouble dans l'opération; encore cette cavalerie, peu entreprenante par nature, eût déjà trouvé les Français en armes sur le rivage, tant ils y étaient descendus avec célérité. Il est probable aussi que le prince Menchikof, malgré son caractère résolu, craignit d'exposer ses soldats à l'artillerie des flottes, dont les feux, sur une plage au loin découverte, eussent été très-meurtriers. Ce motif de prudence et d'autres peut-être qui nous échappent déterminèrent les Russes à laisser le débarquement s'opérer sans coup férir. Une fois les deux armées mises à terre, leur supériorité numérique, l'excellence de leur composition, la haute renommée des chefs et des soldats faisaient

vins qui semblaient impraticables. Il eût été plus juste d'observer que toutes les défenses élevées sur ce point se fussent trouvées sous le canon des escadres, et que les Russes, avec toute leur fermeté, n'eussent pu résister au feu de sept ou huit navires à vapeur qui, avec leurs gros obus lancés à des portées extraordinaires, balayaient tout le plateau : important service que, dans la journée de l'Alma, les armées de terre durent à la coopération de la marine; service ingrat toutefois, car, rendu sans danger, il ne rapportait pas de gloire! Ce n'est point un motif pour qu'il soit oublié de ceux qui demandent aux événements d'utiles leçons. Ajoutons qu'il ne fut pas le seul rendu ce jour-là par les flottes; elles approvisionnèrent l'armée; elles la débarrassèrent de ses blessés et de ses malades, puis elles accompagnèrent sa marche le long de la mer, continuant à lui prêter avec efficacité leur appui moral et matériel, en même temps qu'elles détachaient quelques-uns de leurs navires pour aller chercher à Varna des renforts.

Il n'est pas dans notre sujet de suivre l'armée victorieuse dans sa marche de l'Alma au plateau

de Chersonèse, non plus que d'aborder la question si controversée de savoir si les alliés eussent dû se porter alors sans retard sur Sébastopol. Ce qu'il y a de certain, c'est que, s'il y eut un instant la chance d'y entrer, cet instant fut bien court. Il eût fallu savoir qu'après la retraite de l'armée russe sur Batchi-Séraï, il n'y avait dans la place que deux bataillons, et, selon le langage d'un officier russe, deux bataillons revenus de l'Alma, c'est-à-dire sous la fâcheuse impression d'une défaite. A défaut de cette information positive, qu'on ne pouvait guère avoir, il eût fallu chez les alliés une promptitude, une décision, un ensemble difficiles à espérer au moment où venait de disparaître l'influence prépondérante du chef de l'armée française. Le concert nécessaire pour ordonner cette entreprise hardie n'eut pas le temps de s'établir entre le noble vétéran qui commandait les troupes anglaises et le jeune général, brave et intelligent, mais trop modeste peut-être, qui avait succédé au maréchal Saint-Arnaud. Déjà les marins de la flotte russe étaient à l'œuvre pour mettre Sébastopol à l'abri d'un coup de main, et le défendre contre les forces alliées jusqu'à l'arrivée des

renforts attendus de l'intérieur de l'empire. Chose étrange, il semblerait que dans cette expédition aucun exemple ne dût manquer pour mettre en lumière le rôle important que flottes et marins peuvent jouer dans la guerre de terre. Les marins russes avaient débuté, le lendemain même de l'Alma, par fermer l'entrée du port de Sébastopol en y coulant une partie de leurs vaisseaux, acte de résolution aussi sage qu'énergique, dont les utiles résultats se manifestèrent aussitôt. Au lieu de venir en aide aux armées dans une attaque de vive force qui, tentée de tous côtés à la fois, eût probablement réussi, les deux flottes durent se borner à un bombardement passager, lointain et inefficace. Ainsi, tranquilles du côté de la mer, les matelots russes se firent soldats et terrassiers, et, assistés de leurs familles, qui formaient la population de la ville, ils jetèrent les fondements de ces admirables défenses qui ont supporté pendant un an les assauts les plus terribles. Le spectacle était nouveau et fait pour donner à réfléchir; nous venions par mer, mais avec des soldats, attaquer la flotte russe et son grand arsenal, et la flotte russe se défendait sur terre, mais avec des mate-

lots. C'est qu'aujourd'hui il existe entre les armées de terre et de mer un tel lien, qu'elles sont appelées les unes comme les autres à agir sur l'élément qui n'est pas le leur et à y faire sentir toute leur puissance.

Mais les marins russes ne se bornèrent pas à élever ces remparts improvisés, ils y traînèrent les canons de gros calibre employés sur leurs vaisseaux, et l'on sait comment cette puissante artillerie pulvérisa, le 17 octobre, les batteries de siége des alliés, construites et armées suivant les anciennes traditions de l'art des siéges. Nous n'avons pas besoin de signaler cette autre innovation du gros calibre des vaisseaux appliqué d'abord à la défense et puis à l'attaque de Sébastopol. L'exemple en a paru si concluant, que l'on a vu depuis les Anglais traîner des pièces de cette force à travers l'Inde tout entière au siége de Lucknow, dont elles ont ouvert les murailles. Mais les changements apportés journellement dans la science militaire sont si profonds, que peut-être à cette heure est-on en possesion de pièces d'artillerie moins lourdes et destinées cependant à agir avec plus de puissance.

Sébastopol ayant été ainsi sauvé dans la journée du 17 octobre par les canons de la flotte russe et l'intrépidité de ses équipages, les assiégés purent attendre avec confiance cette autre journée du 5 novembre, qui, dans leur espoir, devait être si fatale aux alliés.

Je ne parle jamais de la bataille d'Inkermann sans éprouver le regret qu'elle n'ait pas été reproduite sur la toile par le pinceau d'un grand artiste. Au lieu de ces banales illustrations partout étalées, j'aurais voulu qu'un tableau comme celui de la défaite des Cimbres ou de la bataille d'Eylau fît revivre le spectacle vraiment sublime de cette journée. Il n'y a que la peinture, en effet, pour donner une idée de cette lutte immense, de cette mêlée gigantesque pareille à celle des batailles antiques, au milieu d'une brume épaisse qui annulait les combinaisons des chefs pour ne laisser place qu'à la valeur des soldats. Jamais je n'oublierai l'impression que j'ai ressentie en parcourant, trois ans après, ce plateau couvert de broussailles, où mes pieds heurtaient à chaque pas des ossements blanchis, des boulets, des débris d'accoutrement... Le soleil baissait au mo-

ment où j'atteignis la batterie des gardes anglaises, et ses rayons éclairaient magnifiquement les ruines d'Inkermann et les hauteurs de Mackensie. Placé près d'une vaste tombe que surmontent une croix de bois et un fût de colonne de marbre, débris emprunté à quelque monument, j'embrassais d'un même coup d'œil Inkermann et Traktir. Ici, les gardes anglaises avaient fait leur héroïque et immortelle résistance. Là, dans ce ravin profond qui se précipite vers la Tchernaïa, avait été décimée la division Cathcart et s'était passé le touchant épisode de la mort de son général. C'est ici enfin que le général Bourbaki seul, à vingt pas en avant de sa brigade, le chapeau au bout de son sabre, se précipita au plus épais des bataillons russes, où il pénétra avec ses soldats comme un coin de fer, aux acclamations enthousiastes de nos alliés, qu'il venait arracher au péril. Quels moments ! Et quelle émotion que d'y repenser ! Nous sommes assuré qu'on nous pardonnera cette digression ! notre sujet ne nous en offrira plus de pareille.

Après Inkermann, la guerre change d'aspect ; le grand effort des Russes pour chasser les alliés de

la Crimée a échoué, et ceux-ci ont pris racine sur le sol ennemi d'une manière inébranlahle. Il ne peut plus être question pour eux de rembarquement avant la victoire ; aussi pouvons-nous regarder le rôle protecteur des flottes comme terminé. Elles n'auront plus à concourir militairement aux opérations de l'armée ; quelques compagnies de matelots, mises à terre avec leurs canons, prendront seules quelque part aux glorieux travaux du siége. Du côté des Russes, le rôle de la marine fut plus considérable, et leurs navires à vapeur, enfermés dans le port, ne cessèrent de seconder puissamment la défense. Conduits avec habileté et hardiesse, toujours en mouvement, et par conséquent difficiles à atteindre, on les voyait tout à coup quitter l'abri des hautes terres derrière lesquelles ils se cachaient, et, se démasquant à l'ouvert d'un ravin, troubler les opérations du siége avec leurs projectiles. Aux jours d'assaut, leur concours n'était pas moins utile aux assiégés, et plus d'une fois nos soldats, obligés de traverser sous leur feu des espaces découverts, leur durent des pertes cruelles. De leurs mouillages lointains de Kamiesh et de Balaclava, les escadres alliées

ne pouvaient rendre de pareils services; elles en rendirent d'un autre genre. Entre les assaillants, établis dans des positions inexpugnables, et les assiégés, chaque jour resserrés de plus près dans leur vaste camp retranché, la fin de la lutte n'était plus qu'une question de temps. Loin, bien loin de nous, en écrivant ces mots, la pensée de venir ici diminuer en rien les mérites de nos admirables soldats! Pendant leur long séjour sur le plateau de Chersonèse, ils ont montré qu'aucune vertu guerrière ne leur était étrangère. A ce courage bouillant et intelligent, à cet élan irrésistible, qui en font pour l'attaque les premiers soldats du monde, ils ont su joindre une fermeté et une patience dans les privations dont se sont étonnés ceux qui les connaissaient le mieux, ceux mêmes qui les commandaient. La noble et austère école de nos guerres d'Afrique a été pour quelque chose dans ce résultat, qui a trompé les espérances de l'ennemi, et les braves régiments qui ont supporté avec tant de constance l'hiver de 1855 en Crimée se souvenaient des garnisons de Tlemcen, de Milianah, et du camp de la Tafna. C'étaient toujours les hommes héroïques auxquels un des gé-

néraux[1] qui ont eu l'honneur de les commander portait, en 1836, ce toast qu'on nous permettra de rappeler :

A L'ARMÉE D'AFRIQUE !

. . . .

« A cette armée qui, maniant tour à tour la pioche et le fusil, combattant alternativement les Arabes et la fièvre, a su affronter avec une résignation stoïque la mort sans gloire de l'hôpital, et dont la brillante valeur conserve dans notre jeune armée les traditions de nos légions les plus célèbres !

. . . .

» A cette armée qui, loin de la patrie, a le bonheur de ne connaître les discordes intestines de la France que pour les maudire, et qui, servant d'asile à ceux qui les fuient, ne leur donne à combattre, pour les intérêts généraux de la France, que contre la nature, les Arabes et le climat !. »

. . . .

1. Le duc d'Orléans.

pendante de mille accidents auxquels les communications d'une armée sont exposées sur terre, qu'aujourd'hui, comme en 1811, elle allait assurer le succès de ceux à qui elle était ouverte. En Crimée même, sur le théâtre où la guerre était circonscrite, on eut une démonstration évidente de la supériorité des communications par eau, comparées aux transports par terre. Si l'armée anglaise, pendant le rude hiver de 1855, passa par des souffrances inouïes, si elle eut à endurer des misères bien plus cruelles que n'en éprouva l'armée française, la cause en doit être attribuée en grande partie à ce que la distance du dépôt de Balaclava au camp anglais était plus considérable que celle de Kamiesh au camp français. Les Russes ont mille fois exprimé le regret de n'avoir pas eu un chemin de fer pour alimenter leur vaste camp retranché de Sébastopol. Eh bien, nous croyons pouvoir affirmer que cette voie, si rapide pourtant, n'aurait pu soutenir la lutte avec la voie maritime. Le moindre accident fait interrompre la marche d'un chemin de fer, qui ne porte que peu à la fois, et tire son principal avantage de la continuité de ses mou-

vements. Sur mer, au contraire, les transports s'opèrent par masses, et l'accident, qui arrive à un navire n'est qu'un fait isolé et presque imperceptible. Mais la lutte n'eut pas à s'établir entre le chemin de fer et la navigation à la vapeur. Aux ressources sans nombre que la mer nous procurait, les Russes n'avaient à opposer qu'un seul avantage : c'est qu'ils étaient chez eux, et qu'ils trouvaient dans Sébastopol même tout le matériel d'un immense arsenal pour préparer leurs moyens de défense. A part cela, tout était contre eux; condamnés à perdre plus d'hommes que nous sous le redoutable effet de nos feux concentriques, donnant moins de soin que nous à leurs blessés et à leurs malades, séparés par d'immenses distances des renforts qu'ils avaient besoin de tirer du cœur même de leur empire, il était impossible qu'ils ne se trouvassent pas en nombre inférieur devant nos bataillons chaque jour renouvelés. Et nous ne disons rien de tout ce que ces renforts, appelés de si loin au secours de Sébastopol, eurent à souffrir de l'état affreux des routes et de l'âpreté du climat, tandis que la mer amenait aux alliés des troupes qui n'avaient rien perdu de leur

effectif, et qui pouvaient faire le service de la tranchée ou monter à l'assaut le jour même de leur arrivée.

Ce n'était pas assez pour nos flottes d'alimenter nos armées avec une rapidité et une sûreté si admirables. On va les voir, profitant de la configuration géographique de la Crimée, intervenir dans la lutte d'une manière plus directe et plus immédiate, en coupant les vivres à l'ennemi.

Les Russes avaient trois routes pour aller de l'intérieur de l'empire à Sébastopol. L'une, par Pérékop, traverse dans son parcours des déserts où l'on souffre horriblement de la chaleur et de la soif pendant l'été, des rigueurs extrêmes du froid pendant l'hiver; la seconde, par le pont de Tchongar et la mer Putride, offre les mêmes inconvénients; la troisième enfin était celle de la mer d'Azof, et c'était de beaucoup la plus importante et la plus fréquentée. Par la mer d'Azof, sur laquelle ils avaient une flottille considérable, et par les fleuves qui s'y jettent, les Russes recueillaient quelques-uns de ces avantages des voies maritimes dont nous parlions tout à l'heure. Les marines alliées se chargèrent

de les leur enlever. Pénétrant dans cette mer, elles détruisirent les dépôts de vivres accumulés sur ses rives, aussi bien que la flottille qui servait à les transporter, et interrompirent non-seulement les communications maritimes, mais celles même qui auraient pu se continuer sur terre, le long de la flèche d'Arabat, partout commandée par le canon de nos bâtiments à vapeur : nouvelle et merveilleuse appropriation de notre flottille à vapeur, qui faisait là, sur une grande échelle, le service de cavalerie légère que nos hussards portés à Eupatoria pratiquaient sur la ligne de Pérékop. On sent tout le mal que dut causer à l'ennemi cette irruption si habilement faite sur la plus importante de ses communications. Ce fut pour assurer la libre navigation de nos croiseurs dans la mer d'Azof, en occupant le détroit qui en ferme l'entrée, que fut entreprise l'expédition de Kertch, reproduction en miniature de la grande expédition de Crimée. 15,000 hommes des troupes alliées furent embarqués, transportés, rappelés, transportés de nouveau, et enfin débarqués avec une facilité dont ceux qui dirigeaient les mouvements de nos armées se faisaient un jeu, tant on

était familiarisé avec ce mode d'opérations. Après avoir heureusement mis à terre 60,000 hommes, en jeter 15,000 sur la côte ennemie n'était plus qu'une sorte d'amusement. Le succès de l'expédition était d'ailleurs infaillible. Les gros canons de marine étaient là pour intimider ou foudroyer les troupes qui, au premier moment, auraient pu s'opposer au débarquement. Sous la protection de cette puissante artillerie, on descendit à terre sans coup férir, et, quand on y fut établi, il n'eût pas fallu moins qu'une armée pour culbuter ceux qui venaient de faire ce hardi coup de main. Et d'où fût venue cette armée? Le prince Gortchakof n'avait pu l'envoyer à l'avance, ignorant le projet des chefs alliés, et, sur le vague soupçon qu'il en aurait concu, il ne se fût point risqué à faire un détachement d'au moins 20,000 hommes en face d'un ennemi dont les forces étaient supérieures aux siennes. Le coup une fois frappé, l'imprudence de dégarnir Sébastopol devenait plus grande encore, et le succès plus douteux pour les troupes détachées. Là, comme au départ de Varna, la voie de mer avait donné à l'expédition une célérité et un secret qui avaient

empêché l'ennemi de rien savoir et de rien prévenir. Une partie des régiments débarqués suffit, avec le canon des navires, à la garde des détroits, où l'on s'était fortement retranché, et le reste de la flotte put en un clin d'œil remmener le reste des troupes sous les murs de Sébastopol. Il arrivera souvent dans le cours d'une grande guerre que l'emploi de la marine à vapeur donne les moyens d'opérer une de ces diversions autrefois impossibles. Des points aussi inportants que celui de Kertch pourront être assaillis et gardés avec succès, pendant que le gros des forces nationales fera face à l'ennemi sur les frontières. C'est à chaque État de reconnaître avec soin toutes les parties vulnérables de son territoire et de les fortifier par des ouvrages qui puissent tenir assez longtemps pour attendre des secours. Mais, pour opposer une telle résistance, il ne faudrait pas se fier à d'anciennes fortifications, regardées en d'autres temps comme inexpugnables. Les Russes, avec leur forteresse de Kinburn, si renommée au siècle dernier, en ont fait une assez triste expérience. Vers la fin de la guerre d'Orient, les alliés dirigèrent contre cette place une de ces expé-

ditions mixtes auxquelles nous croyons tant d'avenir. Kinburn était une fortification régulière, maçonnée, que l'on croyait capable d'une défense prolongée, et l'on se souvient qu'elle ne put tenir que quelques heures sous l'action combinée des forces de terre et de mer, sous l'écrasante concentration des feux d'une flotte, et surtout sous les coups de ces navires cuirassés dont on a fait là une première et favorable épreuve. On nous permettra d'ajouter qu'il n'est guère de contrée en Europe qui n'ait aujourd'hui son Kinburn, et qui n'ait à se défendre d'y placer trop de confiance.

Ici s'arrête la première partie de notre étude. L'expédition de Crimée vient de nous offrir des exemples aussi concluants que complets de ce qui peut être entrepris aujourd'hui par l'union des forces de terre et de mer. Il nous reste à en faire découler des conséquences qui, partout où l'on a une marine ou seulement un littoral, devront donner matière à réflexion.

II

Le fait principal que nous avons voulu mettre en lumière dans notre courte revue de la guerre de Crimée est la facilité avec laquelle une armée nombreuse a pu être embarquée, transportée au loin et jetée sur le sol ennemi. 60,000 Anglais, Français et Turcs ont été installés à bord pendant une navigation de plus d'une semaine, c'est-à-dire pendant le temps que l'on emploierait aujourd'hui pour aller de Toulon à Alexandrie ou de Cherbourg dans la Baltique. La flotte qui les portait a navigué sans embarras, sans accident et les a déposés sur les plages ennemies avec une promptitude, un ordre et une sûreté admirables.

Ce qui a été fait là avec des flottes et des armées combinées de trois nations différentes, ce qui a réussi du premier coup, malgré tous les inconvénients attachés au partage du commandement, pourra évidemment se renouveler quand on le voudra, avec d'autant plus de chances de succès que l'on agira avec une flotte et une armée homogènes, obéissant à une seule volonté, aidées de l'expérience du passé et pourvues de moyens d'action de plus en plus perfectionnés. Il y a là pour les nations qui, comme la France, disposent d'une force militaire et d'une force navale considérables, un immense avantage, et, en même temps, il y a pour les peuples sans marine une cause manifeste d'infériorité. Qu'on repasse l'histoire de nos anciennes guerres continentales, et l'on verra l'action navale se borner toujours à quelques dégâts causés aux villes maritimes par des bombardements plus effrayants que dangereux et à des dommages plus ou moins sérieux infligés au commerce. En supposant par exemple une guerre engagée entre la France et la maison d'Autriche dans les conditions où elle se faisait aux deux derniers siècles, notre flotte aurait tout

au plus servi à bloquer Trieste et Raguse. Quelques milliers de tonnes de sucre auraient dû pénétrer en Autriche par des ports neutres à un prix proportionné aux difficultés et aux risques du transport; le Lloyd autrichien, s'il avait existé, aurait été obligé de suspendre ses services de paquebots, et tout aurait été dit. Tout cela aurait été sans la moindre influence sur le sort de la guerre. Il en est tout autrement du jour où la force navale s'ajoute à la force militaire en lui fournissant la possibilité d'aller à de lointaines distances frapper des coups imprévus et décisifs. Dés lors, qu'on nous passe cette comparaison, entrent en jeu sur l'échiquier militaire des pièces nouvelles, dont la marche soudaine, secrète, irrégulière, bouleverse tous les calculs, et assure à celui qui possède de semblables moyens d'action une supériorité incontestable. Nous n'ignorons pas que la proposition peut se retourner, et que, si la France, avec ses escadres unies à ses armées, peut faire à ses ennemis des maux incalculables, elle en a autant à attendre, si l'on est pourvu contre elle des mêmes armes. Nous examinerons tout à l'heure les chances diverses que ce nouvel état de choses

offre à chacune des grandes puissances européennes; pour le moment, nous nous bornons à rechercher les moyens d'agression dont la France dispose, et, sur ce qu'elle a fait dans la guerre de Crimée, nous voulons mesurer jusqu'où elle pourrait porter l'application du système de guerre qui nous occupe.

On a vu plus haut comment 60,000 hommes furent transportés de Varna à Old-Fort en une semaine, et comment l'assemblage nombreux des bâtiments qui les transportaient navigua tout ce temps avec ordre et sûreté. Il nous est donc permis de poser en principe qu'une flotte suffisante pour porter une armée de 60,000 hommes peut être réunie et maniée sans grave difficulté, qu'un tel armement n'a rien d'excessif. Réduisons maintenant de 60 à 50,000 le chiffre des soldats mis à bord, et remplaçons les 10,000 hommes ainsi supprimés par le nombre de chevaux nécessaires pour donner à l'armée embarquée sa proportion ordinaire de cavalerie, qui manquait entièrement à notre armée de Crimée. Il est évident que ce détachement de 50,000 hommes, infanterie, artillerie, cavalerie, pourra toujours être fait par la France

dans une grande guerre continentale. Vingt fois il s'en est fait d'aussi nombreux, même dans les guerres de l'Empire. Point de difficulté donc à cette opération du côté de l'armée. Reste à examiner ce qui concerne la marine et ses moyens de concours.

Il est, sur ce point, assez difficile d'établir des calculs d'une précision absolue, parce que la marine de 1859 ne ressemble guère à celle de 1854 : nous étions à cette époque dans une période de transition, d'incertitude et de tâtonnements ; la marine à voiles expirait pour faire place à la marine à vapeur, et les nécessités de la guerre étaient venues nous surprendre au milieu de toutes les hésitations produites par l'abandon d'un système qui avait fait ses preuves, et qui était familier à tout le monde. De plus, nous avions envoyé nos soldats en Orient un peu au hasard, sans plan arrêté, et nos forces navales de la mer Noire, assemblage incohérent de navires à voiles et à vapeur, n'avaient été nullement préparées pour une expédition qui fut décidée sur les lieux et à l'improviste. Nous étions enfin bien loin d'avoir rassemblé là toutes nos ressources. Pendant que

nos soldats débarquaient en Crimée, nous avions une escadre qui prenait sa part du succès de Bomarsund, nos stations navales restaient complètes sur tous les points du globe, nombre de nos vaisseaux gisaient désarmés dans les ports, et nous n'avions pas distrait de son service un seul des paquebots à vapeur que nos compagnies emploient dans la Méditerranée et l'Océan. Il faut ainsi calculer que c'est malgré cet ensemble de circonstances, toutes défavorables, qu'il nous avait été possible de porter de Varna en Crimée 29,000 hommes.

Aujourd'hui, qu'on nous suppose un peu de temps pour nous préparer, et il est hors de doute que la marine française trouverait des ressources bien plus puissantes. D'abord la transformation de notre flotte à voiles en flotte à vapeur est à peu de chose près accomplie, et nous devons à cette métamorphose non-seulement nos vaisseaux à hélice de construction nouvelle, mais un accroissement soudain dans le nombre de nos bâtiments disponibles. Autrefois, en effet, notre flotte à voiles se divisait en deux parties presque égales, les bâtiments à flot, employés aux divers services de

paix, et la réserve de guerre, composée de vaisseaux et de frégates que, par mesure de conservation, on laissait, quoique terminés, sur les chantiers, où on les regardait comme suffisamment disponibles. Dès qu'il fut reconnu qu'un navire, sans l'aide de la vapeur, n'était plus propre à la guerre, l'ordre fut donné de pourvoir de machines tous ceux de nos navires à flot qui en valaient la peine, aussi bien que la réserve en chantier. Et, comme on ne tarda pas à s'apercevoir que l'opération du montage des machines, impossible à bord d'un grand navire avant sa mise à l'eau, était trop lente pour qu'on pût, au début d'une guerre, lancer les bâtiments de la réserve et leur donner leurs machines en temps utile, on a été conduit à renoncer au principe de la réserve en chantier, et à mettre à l'eau la plus grande partie des navires qui la composaient. De là cet accroissement rapide des forces actives de la marine française dont nous parlions tout à l'heure, et qui s'est accompli en grande partie pendant l'expédition de Crimée. L'Europe voyait alors nos progrès sans en prendre ombrage, et elle ignorait le secret de tous ces armements nouveaux à si bon marché.

En cela, comme en bien d'autres choses, le gouvernement actuel, servi par les événements, recueillait les fruits de la prévoyance de ceux qui l'avaient devancé.

Dans cette flotte de réserve, les vaisseaux, en recevant leurs machines, sont restés vaisseaux de guerre; mais il en a été autrement des frégates. Leurs formes étant impropres aux grandes vitesses demandées aujourd'hui aux frégates à vapeur, elles ont été pourvues d'appareils d'une force modérée, et changées en vastes transports capables de recevoir des masses d'hommes considérables, de les porter à Civita-Vecchia, sur les côtes d'Afrique, partout enfin où, en paix comme en guerre, le service de l'État peut l'exiger. En même temps, des fonds étaient consacrés à construire des vaisseaux et des frégates spécialement destinés à atteindre de grandes vitesses, aussi bien qu'une flottille de corvettes de charge à hélice, pour le transport des hommes, des chevaux et du matériel. Une partie de ces derniers navires est déjà employée au service de nos garnisons coloniales et à notre expédition de Cochinchine. Nous ne voulons pas dire que toutes ces transformations

et toutes ces constructions nouvelles soient terminées, mais il y en a assez de faites pour qu'il soit permis d'affirmer que notre matériel fournirait aisément aujourd'hui plus du double de vaisseaux et plus du triple de frégates, corvettes et transports, tous à vapeur, que nous n'en avions en Crimée. Qu'on joigne à cela les paquebots de nos diverses lignes, et tout le monde tombera d'accord avec nous que le transport par mer d'une armée de 50,000 hommes serait à cette heure une chose très-simple et très-facile pour la France, sans qu'on fût même obligé de traîner à la remorque un seul navire à voiles. Encore un peu de temps, et un résultat bien autrement considérable aura été atteint : nous aurons alors des moyens suffisants pour porter notre armée expéditionnaire sans y employer nos vaisseaux, qui seront ainsi rendus à leur rôle naturel d'escorte, ou qui pourront être affectés ailleurs à toute autre destination que la guerre leur commandera.

Vient maintenant la question du personnel. Si nous ne craignions de fatiguer le lecteur par des chiffres, nous démontrerions avec une évidence surabondante que, pas plus que le matériel, il ne

fera défaut à la France le jour où un armement comme celui dont nous venons de parler lui deviendra nécessaire. Nous espérons être cru sur parole quand nous affirmerons qu'avec le double élément dont se composent nos équipages, deux tiers de matelots fournis par l'inscription maritime, et l'autre tiers par le recrutement, le nombre des marins requis pour armer notre flotte tout entière ne s'élèverait pas à la moitié de l'effectif valide dont nous disposons. Il n'y a donc rien d'exagéré, avec ce que la France compte de matelots, comme avec ce qu'elle a de navires, à admettre la possibilité pour elle de transporter une armée de 50,000 hommes au delà des mers. On peut même ajouter que, si le but de l'expédition n'était pas très-distant de nos ports, le même armement naval pourrait sans difficulté donner passage à un nombre de troupes beaucoup plus considérable.

Le chapitre des possibilités ainsi épuisé, je prends comme accordé le fait de 50,000 hommes embarqués, et de la flotte qui les porte prête à prendre la mer.

Que le lecteur se représente la nouvelle d'un armement comme celui-là portée à nos ennemis

par les cent voix de la renommée. Quel effet ne produirait-elle pas! Est-ce trop dire que de présumer qu'elle répandrait la terreur? Chaque jour, et sur tous les points, ne s'attendrait-on pas à voir paraître cette flotte redoutable, et ne serait-ce point déjà un mal très-réel pour l'ennemi que cette attente? Si les populations qui avoisinent le littoral sont dévouées et amies de leurs gouvernements, elles se consumeront dans une douloureuse anxiété; si elles sont mécontentes et peu affectionnées, elles attendront l'arrivée de l'armée française comme un signal de leur délivrance. Dans l'un et l'autre cas, tout sera en proie à l'agitation, et le gouvernement menacé n'entreprendra rien qui ne tende à l'accroître. Que peuvent, en effet, des concentrations de troupes, seul moyen de parer à un semblable danger, sinon abandonner les habitants livrés à eux-mêmes, soit à leurs alarmes, soit à leurs mauvais sentiments? Il n'y a guère en Europe que la Russie qui, devant une partie de ses côtes, voie s'ouvrir de vastes déserts affranchis de la menace d'une invasion : partout ailleurs, où la population est plus resserrée et plus riche, les côtes offrent mille points vulné-

rables. Et l'on a vu tout à l'heure, dans notre étude de l'expédition de Crimée, comment, malgré les raisons qui semblaient désigner cette contrée comme but nécessaire du grand armement de Varna, malgré l'évidence qu'il devait y avoir pour le tsar que les alliés ne pouvaient songer à aller partout ailleurs porter leurs coups dans le vide, les Russes jusqu'au dernier moment restèrent dans le doute sur le lieu où irait fondre l'orage qui les menaçait, et furent surpris presque sans défense. Là, cependant, il faut bien le répéter, il ne s'agissait pas d'un de ces coups mystérieusement préparés, dont nul indice ne peut avertir. Le nom de Sébastopol était depuis plusieurs mois dans toutes les bouches, et la presse anglaise surtout démontrait chaque jour avec la plus claire évidence l'attaque de cette ville comme la chose la plus importante et la seule possible qu'il y eût à faire pour les alliés en Orient : preuve, soit dit en passant, qu'en temps de guerre tout n'est pas danger dans la libre discussion des journaux. Cette fois, peut-être eut-elle le mérite de mettre en défaut la clairvoyance d'un monarque absolu, qui ne put croire à la réalité d'un projet divulgué à

l'avance par une indiscrète publicité. Quoi qu'il en soit, si l'on fut trompé, ou si du moins l'on fut incertain alors, malgré tous les moyens qu'avait la Russie d'être bien informée, il est bien permis de supposer la même incertitude ou la même erreur aux approches d'une expédition française se dirigeant vers des côtes partout également attaquables.

Le télégraphe, qui dit tout aujourd'hui, n'a plus rien à dire sur les mouvements d'une flotte en mer. Autant vaudrait lui demander, quand un orage se forme au ciel, le lieu où doit tomber la foudre. On aura cru voir le chef de l'expédition gouverner sur tel point de la côte ; on l'y attend, et l'on apprendra que, vingt-quatre heures après, il est allé débarquer là où il faudra sept ou huit journées de marche pour l'atteindre. Se garder contre un pareil mode d'attaque est impossible, à moins de disséminer ses forces à l'infini et de la manière la plus périlleuse, car nous supposons toujours que le corps d'armée ainsi transporté n'est qu'un détachement, et que, pendant ce temps, le gros des forces françaises est aux prises avec l'ennemi sur le principal théâtre de la guerre.

Dans une autre hypothèse, ce pourrait être un corps auxiliaire envoyé pour concourir aux opérations d'une armée alliée, ou bien encore le débarquement pourrait avoir eu pour objet de se saisir par surprise d'une position militaire et maritime, de s'y fortifier et d'attendre là, dans une espèce de tête de pont, des événements ou des renforts; mais ce ne seraient là que des opérations secondaires auxquelles nous ne voulons pas nous arrêter : nous n'insistons que sur le grand rôle joué par une flotte qui viendrait jeter 50,000 hommes sur le flanc d'un ennemi ayant déjà en tête une armée.

Nous avons écarté la possibilité de voir venir un pareil armement. Que faire alors dans l'attente de ce péril inévitable? Ou se concentrer de manière à arrêter, si l'on peut, l'invasion dans sa direction la plus menaçante, ou se porter rapidement contre elle dès que l'on aura connu le lieu de débarquement. Mais des rassemblements de troupes ne se dérobent pas aux regards comme les mouvements d'une escadre, et il sera toujours facile, ainsi que nous l'avons indiqué, d'opérer le débarquement à telle dis-

tance que ce rassemblement soit inutile. En supposera-t-on plusieurs au lieu d'un seul? Il faudrait pour cela qu'il y eût en Europe des États assez puissants pour détacher de leur armée principale un nombre indéfini de corps partiels capables de battre 50,000 Français. Hypothèse inadmissible!

Nous avons donc le droit de dire que notre armée expéditionnaire débarquera librement, sans crainte d'être troublée, et surprendra l'ennemi comme elle l'a surpris en Crimée. On nous objectera peut-être les chemins de fer et les rapides moyens de défense qu'ils peuvent fournir contre une attaque de ce genre. Nous demandons à notre tour si ces chemins, quelque bien organisés qu'on le suppose, sont en état d'amener hommes, chevaux et canons avec la vitesse d'une escadre qui jette 15,000 hommes à l'heure sur la côte ennemie; nous demandons quelles ressources ils offrent contre l'écrasante masse de feux dont une flotte peut couvrir la plage. Continuant à nous fonder sur l'expérience faite en Crimée, nous voyons notre armée, deux jours après qu'elle a pris terre, se mettre en marche, appuyée sur la

base d'opérations la plus solide et la plus sûre, la mer, qui lui apporte tous ses approvisionnements toutes ses munitions, tous ses renforts, avec une célérité, une ponctualité impossibles à atteindre sur terre. Nous la voyons pénétrer au cœur du pays ennemi, en arrière de toutes ces chaînes de forteresses qui, au nord et au sud, ont été élevées contre nous depuis les malheurs attirés sur notre patrie par le premier Empire, et à travers ce réseau de chemins de fer combinés autant dans une pensée hostile à la France que dans une pensée de libre et pacifique communication. Ne serait-ce pas quelque chose de bien nouveau à la guerre qu'une trouée aussi menaçante faite à travers le territoire ennemi, alors que les grandes armées seraient en présence aux frontières? Qu'on se figure l'effet de ce corps arrivant sur les communications de nos adversaires, marchant sur leur capitale si elle était accessible, ou se jetant au milieu de populations mal affectionnées pour les soulever. Ou nous nous trompons, ou les hasards de la guerre seraient singulièrement multipliés pour une puissance exposée à de pareils coups. Elle serait toujours et en tout cas obligée

d'abandonner une partie de ses provinces aux ravages de l'ennemi, dont la plus mauvaise chance serait de se retirer sous le canon de ses vaisseaux, mais non sans avoir fait auparavant un mal immense. Si, pour rendre toute notre pensée, on nous permettait une comparaison qui nous semble assez juste dans sa bizarrerie, nous dirions qu'une armée de débarquement, telle que nous venons de la représenter, est destinée à former désormais une sorte de cavalerie gigantesque, montée sur des vaisseaux, avec lesquels elle peut pendant une semaine faire cinquante lieues en vingt-quatre heures, douée de la faculté de se rendre invisible pendant sa marche, et destinée ainsi à tourner les empires, à les frapper sur les points le moins prévus, à assurer le succès des combinaisons stratégiques les plus extraordinaires, à répandre enfin la terreur et le désordre partout où l'ennemi n'aurait pas réuni toutes ses forces.

Nous n'avons pas tout dit lorsque nous avons montré comment nos flottes pourront coopérer avec nos armées en les transportant subitement, à la façon des génies des contes arabes, d'un point à un autre, en nettoyant les plages avec

leur puissante artillerie, et en assurant par leur présence sur le littoral la plus solide peut-être de toutes les bases d'opérations. Il nous reste à signaler un autre genre de service qu'elles peuvent encore rendre, un autre important secours qu'elle peuvent prêter à nos troupes de terre. On n'a pas oublié la nouvelle et formidable apparition des canonnières à vapeur dans la Baltique, il y a cinq ans. Leur rôle ne sera pas moindre sur les fleuves, et de la sorte le concours de la marine suivra l'armée jusqu'au cœur du pays ennemi. Des canonnières du même genre, construites à faible tirant d'eau et armées de grosse artillerie, remonteront très-aisément les grands cours d'eau comme le Rhin, l'Elbe, la Vistule, le Pô, et, à une heure donnée, on les verra renouveler ce que firent à l'Alma les navires à vapeur dont le feu protégea la belle manœuvre du général Bosquet. Sur les fleuves, comme il y en a quelques-uns, dont le cours encaissé dans des digues serait plus élevé que le niveau des campagnes environnantes, une semblable flottille pourrait former de redoutables batteries. Rien de plus simple que de faire également remorquer par ces canonnières une

partie des approvisionnements de l'armée, que de leur donner à traîner de grands chalands propres à tous les transports et pouvant en même temps servir à former rapidement de larges ponts. L'expérience seule fera connaître les diverses ressources plus ou moins puissantes que cet auxiliaire nouveau pourra fournir dans le cours d'une campagne. C'est à peine s'il est possible de soupçonner aujourd'hui quelques-unes des mille combinaisons que produirait à la première occasion la marine de la France mise au service de ses armées. Plaise à Dieu que cette occasion se fasse longtemps attendre!

Il faut néanmoins sortir des généralités, et placer la France, avec son double moyen d'action guerrière, en face des adversaires que depuis soixante ans elle a pu rencontrer en Europe. Voyons dans quelle mesure est changé le rapport de ses forces avec les leurs.

Prenons d'abord la Prusse et l'Autriche. Rien de plus défavorable à cet égard que la condition de chacune de ces deux puissances. La Prusse dans la Baltique, l'Autriche sur la mer Adriatique, ont une étendue de côtes assez considérable pour pré-

ter le flanc à des attaques comme celles que nous venons de décrire, et en même temps ni l'une ni l'autre n'ont une force maritime proportionnée à leur importance continentale. La Prusse et l'Autriche ont pu s'approprier nos nouvelles carabines, nos canons et tous nos perfectionnements de détail, peut-être y ont-elles ajouté ; mais elles n'ont pas, et de longtemps elles ne sauraient avoir, une marine et des marins qui les mettent en état de lutter à armes égales avec la France. On a vu quelquefois le génie d'un homme improviser une armée, jamais une marine ; c'est une création qui doit être essentiellement l'œuvre du temps. Nous répétons donc que la Prusse ni l'Autriche ne sont à la veille de posséder ce grand et nouvel élément de la force militaire, quoique l'une et l'autre peut-être, en dépit des limites restreintes de leur littoral, entrevoient à cette heure la nécessité de compléter leurs puissantes armées par le développement aussi étendu que possible de leur force navale. En attendant qu'elles aient accompli cette œuvre, leurs côtes sont ouvertes à une invasion de la marine française, et il est manifeste que, sous cette menace redoutable, l'une comme

l'autre, obligée de diviser ses forces, s'affaiblirait nécessairement sur tous les points, et s'exposerait à de graves chances de revers. Si on les suppose réunies et entraînant à leur suite tout le corps germanique, le cours des événements peut être tout différent, et la supériorité du nombre compenser la faculté d'initiative. Mais, dans la première hypothèse que nous posions, celle d'une lutte corps à corps avec la France, en admettant des chances du reste égales, il nous paraît hors de doute que le poids de nos flottes, combinant leurs opérations avec celles de nos armées de terre et faisant sentir le contre-coup de leur puissance jusqu'à Vienne et à Berlin, rendrait notre supériorité irrésistible.

La Russie, qui, depuis son grand revers de Sébastopol, se construit avec activité une flotte à vapeur de guerre et de transport, ne tardera pas à se trouver dans les mêmes conditions que la France. Ce qui nous est possible le sera aussi pour elle, et, s'il arrivait que ses forces se combinassent avec les forces françaises, on n'entrevoit pas les limites de leur action en Europe. Que si au contraire la guerre éclatait entre les deux

empires, les tentatives d'invasion maritime deviendraient des deux côtés ou impossibles ou au moins hasardeuses, jusqu'au jour où un conflit décisif aurait donné à l'un ou à l'autre des deux rivaux la libre possession de la mer. On n'a pas été accoutumé jusqu'à ce jour à considérer la Russie comme une puissance maritime de premier ordre, et cela était fondé; mais elle est en train de profiter des avantages que l'emploi de la vapeur donne aujourd'hui aux nations où la marine est une nécessité politique sans être une nécessité d'existence, et tout annonce que bientôt sa flotte pourra compter à l'égal de la nôtre. Les chefs, à en juger par ses héros de Crimée, Nachimof, Kornilof, Istomine, ne lui manqueront pas, et elle nous a prouvé, sur le lointain théâtre des mers de Tartarie, qu'elle peut unir dans ses entreprises le bonheur et l'habileté. Pour le moment, elle n'a de ports et de flottes que pendant la période de l'année où les uns et les autres ne sont point enfermés dans les glaces. C'est là une cause grave d'infériorité, mais cela ne suffirait pas pour empêcher ses escadres de venir, à leur moment, se mesurer avec les nôtres, et, si le sort des armes se tournait

contre nous, nous serions exposés à voir un débarquement de Cosaques sur l'endroit le moins gardé de nos côtes. Se figure-t-on la perturbation que causerait un pareil événement, s'il survenait, par exemple, pendant que la France serait engagée dans quelque grande lutte sur le Rhin ou en Italie? Cette simple hypothèse, les réflexions qu'elle suggère, dispensent de tout raisonnement pour faire comprendre l'étendue des maux que ce système d'expéditions mixtes peut produire.

La marine à vapeur, avec sa faculté de s'éloigner des rochers et des bancs quand elle le veut, aborde partout où elle trouve une profondeur d'eau suffisante pour flotter et pour jeter l'ancre. Elle n'a plus besoin de ports ni d'abris; si peu que le temps soit maniable, tout endroit lui est bon, et elle débarque des soldats sur une foule de points regardés dans nos guerres passées comme inaccessibles, et par conséquent laissés sans défense. Combien y a-t-il de ces points d'attaque que l'on ne soupçonne pas, et qu'il suffirait de nommer pour causer de vives alarmes! Avec une promenade de touriste sur le littoral européen, ou même avec la simple étude des cartes, un œil un

peu exercé découvrira des combinaisons de guerre dont il n'existe aucune trace dans le passé, malgré les luttes séculaires dont notre continent a été le théâtre. C'est que le passé n'avait même pas entrevu les moyens d'exécution dont nous disposons aujourd'hui.

Que n'aurait pas donné Napoléon pour qu'il lui fût possible de faire trouver à un jour nommé 50,000 hommes sur tel point inconnu des côtes de la Prusse, de l'Autriche et de la Russie! Napoléon ne pouvait songer à de pareilles combinaisons, non pas seulement parce que la vapeur n'existait point, et qu'il était impossible de donner des bases certaines à des calculs soumis aux caprices des vents, mais aussi, mais surtout, parce que la mer entière lui était hostile, nos flottes, désorganisées par la Révolution et partout vaincues, ayant dû céder l'empire des flots au pavillon britannique. Napoléon, il est vrai, avait su tenter l'expédition d'Égypte et se dérober aux croisières anglaises; mais l'expédition d'Égypte, audacieux calcul d'une ambition impatiente, ne se liait à aucune opération de guerre sur le continent: elle ne pouvait servir, et ne servit en effet

qu'à augmenter la réputation du général Bonaparte, et les troupes qui la composaient, enfermées dans une impasse, puis abandonnées par leur chef, ne tardèrent pas à tomber, avec les vaisseaux qui les avaient apportées, aux mains de l'Angleterre.

Ceci nous amène tout naturellement à parler de cette puissance, dont nous n'avons rien dit jusqu'ici, et à examiner la situation qui peut lui être faite par l'alliance des forces de terre et de mer dans les guerres continentales.

Nous disions tout à l'heure, à propos de la Russie, que, si elle nous était ennemie et qu'elle tînt la mer avec la grande flotte à vapeur qu'elle est en train de créer, nos expéditions maritimes deviendraient impossibles, ou tout au moins chanceuses, tant qu'une des deux marines n'aurait pas pris un ascendant décidé sur l'autre. Ce qui est vrai de la Russie l'est à bien plus forte raison de l'Angleterre, et il est certain qu'aucune expédition navale ne saurait se mettre en marche aujourd'hui sans sa permission avouée ou tacite. Nul doute que le rôle de plus en plus considérable que les flottes sont appelées à jouer dans les

guerres continentales n'ajoute singulièrement à l'importance de la marine anglaise. Mais ici, comme il arrive souvent, la question a deux faces, et elle peut se retourner. S'il est vrai que le système, chaque jour pratiqué davantage, d'employer aux mêmes opérations la marine et l'armée réunies a pour résultat de faire sentir sur terre la puissance des flottes, il a pour résultat aussi de faire sentir sur mer la puissance des armées, l'Angleterre, nul ne l'ignore, a des ressources immenses, et de toute nature, pour lutter avec avantage sur mer; elle a dans le personnel, comme dans le matériel, la supériorité du nombre; elle a le génie de sa population, née pour la mer, et la longue habitude de vaincre sur un élément qu'elle regarde comme le sien; elle a les incomparables richesses que lui donnent son commerce et son industrie; elle a par-dessus tout l'énergie patriotique d'un peuple resté toujours libre. Mais l'emploi de la vapeur fera perdre de plus en plus aux guerres maritimes leur caractère spécialement naval pour leur donner le caractère militaire, et le jour ne saurait être éloigné où l'on verra s'établir entre les marines des différents peuples une sorte d'uni-

formité assez semblable à celle qui existe entre les grandes armées du continent, dans lesquelles le génie particulier de chaque peuple va s'effaçant tous les jours devant la perfection des moyens mécaniques. Pourvus également de carabines à longue portée, instruits et exercés avec le même soin, un bataillon français, un bataillon russe ou autrichien se ressemblent beaucoup aujourd'hui, surtout là où l'on agit par masses, et où l'intelligence et les qualités individuelles du soldat disparaissent dans l'ensemble des combinaisons. Si je ne me trompe, les vaisseaux à vapeur anglais, français ou russes, auront avant peu la même ressemblance. Les bâtiments, les machines, l'artillerie, tout le matériel enfin sera sur les plans les plus perfectionnés, sur les mêmes peut-être, car le secret des inventions et des perfectionnements, s'il se garde encore, ne se garde plus pour longtemps. La machine sera conduite par des mécaniciens habiles, tels que l'emploi général des appareils à vapeur les forme en grand nombre et par tous pays, et ceux-ci, à l'abri du boulet dans leur machine, manœuvreront le vaisseau à la voix du chef avec un sang-froid que rien ne troublera.

Quant à l'équipage, il se composera d'officiers choisis, instruits et formés à la longue, de pointeurs et de tirailleurs marins, exercés avec soin, d'un nombre restreint, mais suffisant, de matelots proprement dits, et enfin de jeunes gens vigoureux, braves et disciplinés pour la manœuvre des canons. Sans doute, l'avantage sera grand pour qui pourra, comme l'amirauté britannique, former des équipages tout entiers d'hommes de mer expérimentés; mais, le jour du combat, cette supériorité serait beaucoup moindre que par le passé. Il faut considérer d'ailleurs que la marine à vapeur permet de faire les armements avec une promptitude inconnue au temps de la marine à voiles; et de là pour les nations maritimes la nécessité de modifier les institutions sur lesquelles repose leur force navale, de manière à leur faire produire avant tout les plus rapides résultats. L'Angleterre, grâce à son immense commerce, dispose d'un nombre de matelots supérieur à celui d'aucune autre marine; mais ces matelots sont dispersés sur sa flotte marchande, et, si elle devait les attendre pour armer sa flotte de guerre, elle serait exposée à être surprise sans défense.

Les coups seront aujourd'hui trop prompts et trop décisifs pour qu'on puisse donner le même temps que jadis à former des équipages. Si les puissances continentales en arrivent à armer leurs flottes militairement et du jour au lendemain, il faudra bien que l'Angleterre les suive dans cette voie. Malgré le respect qu'elle conserve pour toutes ses vieilles traditions, il est impossible qu'elle n'en vienne pas à recruter ses équipages selon le système employé sur le continent. Déjà même on peut dire qu'elle est sortie de ses anciennes voies, soit par l'extension continuelle et forcée qu'elle donne à son corps de soldats de marine, soit par l'essai d'institutions analogues à notre inscription maritime, qu'elle tente sous les noms de *coast-volunteers* et de *continuous service men*.

Aujourd'hui enfin que la vapeur ne subordonne plus au vent tous les mouvements des navires, le mode de combat à pratiquer sur mer, la tactique navale, pour l'appeler par son nom, n'est plus que de la tactique militaire, comme l'a fort bien démontré sir Howard Douglas dans son récent ouvrage, et il est évident que Français, Anglais et Russes sont également aptes à en appliquer les

principes. Ainsi que dans les batailles de terre, toute la question reviendra à être le plus fort et le plus nombreux sur un point donné, à un moment donné, et, pour atteindre ce but, l'emploi de la vapeur, avec la célérité et la précision de mouvements qu'elle assure, procurera des facilités jusqu'ici inconnues. Aussi, pour conserver la supériorité navale nécessaire à sa sécurité, l'Angleterre ne se fie-t-elle plus autant à la qualité qu'à la quantité de son personnel, et nous la voyons occupée à se créer une force permanente *(channel fleet)* capable de fournir instantanément les cadres d'une grande armée navale, tout comme les puissances continentales sont obligées d'entretenir en temps de paix les cadres de leurs armées de terre. Elle ne veut pas se laisser surprendre, et elle emploie en même temps ses grandes ressources financières à garder pour le matériel une supériorité numérique qui lui est plus que jamais indispensable. Ajoutons que, par les tendances de sa politique extérieure, l'Angleterre se rapproche de celles des puissances du continent qui ont de grandes armées sans marine, tant elle a le sentiment de l'importance capitale qui s'attache au-

jourd'hui à l'union des forces de terre et de mer. Si ces puissances lui donnent ce qui lui manque, le concours de nombreux bataillons, elle, de son côté, leur prête la redoutable assistance de ses vaisseaux, et cette alliance peut remporter sur terre de tels avantages, qu'ils fassent avorter l'entreprise maritime la mieux combinée contre elle. Mais, malgré le sens si droit et si pratique, malgré le courage si résolu avec lequel le peuple anglais se prépare à un avenir dont les chances sont nouvelles pour tout le monde, il ne s'aveugle point sur les périls qu'il ne courait pas il y a cinquante ans, et qu'il peut courir aujourd'hui. Sa presse et ses *meetings* l'avertissent chaque jour de ne pas s'endormir sur la foi de ses anciens triomphes.

On nous ferait une grande injustice si l'on supposait ici dans nos observations un sentiment hostile à l'Angleterre. Nous faisons naturellement passer avant tout l'honneur et l'intérêt de la France, mais nous regarderions comme un immense malheur la nécessité politique qui forcerait notre pays à tourner ses armes contre un peuple si fidèle au sentiment de la dignité humaine, si sagement et si

fermement attaché à des institutions qui font sa grandeur et notre admiration. Ce serait d'ailleurs sortir du cadre de cette étude que de nous arrêter sur les chances d'une lutte entre la France et l'Angleterre. Si nous avons été conduit à parler de cette dernière puissance, c'est uniquement par rapport au rôle qu'elle peut jouer à l'aide de sa marine dans une guerre continentale.

Dans cette hypothèse, deux cas se présentent : ou l'Angleterre est l'alliée d'une ou de plusieurs des puissances maritimes du continent, et le poids de son alliance est alors décisif. Appuyés sur elle et sur l'immensité de ses ressources, il n'est rien à quoi ses alliés ne doivent prétendre, aucun but, si hors de leur portée qu'il paraisse, qu'il ne leur soit donné d'atteindre, aucune pensée ambitieuse qui ne puisse être justifiée par le succès. Ou bien l'Angleterre est en guerre avec un ou plusieurs des États maritimes du continent : il va sans dire qu'en ce cas elle ne peut porter la guerre chez eux qu'après avoir, d'une manière ou d'une autre, ruiné leur puissance navale ; mais, son ascendant une fois établi, nul doute qu'elle ne leur inflige alors des maux dont il est nécessaire de savoir me-

surer l'étendue. Ces maux, c'est évidemment avec sa marine et non avec ses forces de terre que l'Angleterre les infligera. Débarquer une armée serait pour elle une entreprise trop hasardeuse. Il est manifeste en effet que, si la marine britannique peut fournir des ressources illimitées pour le transport des troupes, les troupes elles-mêmes dont dispose l'Angleterre sont en nombre trop restreint pour lui permettre de soutenir une lutte seule à seule contre une des grandes armées européennes. Que serait devenue l'armée du duc de Wellington en Espagne sans les contingents portugais et allemands qui la grossissaient, sans le soulèvement général des Espagnols, et surtout sans l'appui que lui prêtait l'Europe armée contre nous? Que serait-elle devenue à Waterloo sans les Hollandais et les Belges, et surtout sans les Prussiens?

Avec leur marine seule, ce qui serait possible aux Anglais, ce serait uniquement de faire une guerre de détail, de multiplier les petites expéditions sur tous les points des côtes exposés au canon de leurs vaisseaux, dévaster le littoral, incendier les villes maritimes. On verrait leurs ca-

nonnières pénétrer partout dans les fleuves à la façon des anciens Normands, et porter bien loin leurs ravages, pour se retirer peut-être aussi impunément qu'elles seraient venues; car il faut bien se l'avouer, il est peu de barrières que les navires à vapeur ne puissent aujourd'hui franchir. On forcera l'entrée d'une rivière, d'un port, d'une rade, en passant rapidement, et avec des pertes insignifiantes, sous les batteries qui y seront accumulées, et, le passage une fois forcé, si une sage prévoyance n'a préparé contre l'ennemi des moyens de défense intérieure, les maux qu'il fera seront incalculables. Cependant, tout cela ne serait que de la guerre navale, où ne seraient employés que des moyens purement maritimes. Le rôle de l'armée anglaise, si elle était engagée, se bornerait à tenir garnison, sous la protection du canon de ses vaisseaux, dans quelque position fortifiée, quelque Kinburn, dont l'occupation aurait été jugée nécessaire. Elle ne pourrait agir par elle-même et jouer un rôle important que sur un théâtre étroit, isolé et proportionné à ses moyens d'action. Si c'était avec la France, par exemple, que l'Angleterre fût aux prises, peut-être

se risquerait-elle à choisir l'Algérie pour champ de bataille, et à tenter de nous arracher la seule de nos conquêtes que nous ayons gardée depuis soixante ans. Montées sur une escadre que nous supposons pour un moment maîtresse incontestée de la mer, ses troupes iraient peut-être attaquer notre colonie, séparée des secours de la métropole. Une telle entreprise, nous croyons pouvoir le dire sans trop d'amour-propre national, aurait peu de chances de succès devant une armée accoutumée à vaincre, énergiquement commandée, appuyée sur toutes les ressources que notre longue occupation a développées.

Mais c'est le possible, et non le probable, que cette guerre de l'Angleterre seule à seule avec une des grandes puissances militaires de l'Europe. Ce qui est plus vraisemblable, comme plus conforme à l'expérience du passé, c'est qu'elle n'entrerait en lutte qu'après s'être assuré sur le continent des alliés au service desquels elle mettrait ses vaisseaux, et dont ses propres soldats deviendraient alors les redoutables auxiliaires. Il ne s'agirait plus dans ce cas de rapides incursions, ni de ravages maritimes, ni d'expéditions contre des colo-

nies; le danger serait plus sérieux, et, pendant que les alliés de l'Angleterre attireraient à la frontière toutes les forces ennemies, on verrait son armée arriver par mer pour tenter à l'improviste une de ces entreprises décisives dont nous parlions tout à l'heure. Ce ne serait pas pour la France que pareille chose serait à craindre avec l'énergie guerrière de sa population et les défenses dont la sage prévoyance de son gouvernement a su, en 1840, entourer la capitale; mais en serait-il ainsi de toutes les capitales de l'Europe?

On le voit, plus nous avançons et plus le rôle de la force navale s'agrandit, plus l'action des flottes paraît devoir être considérable dans les luttes dont notre globe sera le théâtre. Il y a là matière à réfléchir pour tout le monde, grands et petits États, nations maritimes ou exclusivement continentales.

Pour nous, Français, c'est un pressant motif de donner plus que jamais notre attention à cette branche du service national et de ne point interrompre les améliorations que nous poursuivons depuis vingt ans. Puissance continentale de premier ordre, la France ne saurait prétendre

en même temps sur mer à la supériorité du nombre; mais au moins, aujourd'hui que la force navale joue un si grand rôle dans la défense nationale, ne négligeons rien pour suppléer au nombre par la qualité. Notre matériel est bon, et nous avons pu, pendant la guerre de Crimée, lui donner un accroissement dont l'Angleterre, notre alliée, ne devait prendre aucun ombrage. Attachons-nous à conserver cet avantage, et en même temps ayons l'œil ouvert sur tout ce qui se fait ailleurs pour en profiter. Peut-être n'avons-nous pas assez songé à l'importance de nos petits navires, canonnières et autres, auxquels les progrès gigantesques de l'artillerie donnent une si puissante efficacité pour la guerre offensive ou défensive sur le littoral : il y a là, nous le croyons, une lacune à remplir dans notre matériel.

Du côté du personnel, nous avons réparé les malheurs causés par notre première révolution et corrigé bien des erreurs, mais nous avons encore quelques pas à faire. Si nos officiers forment une élite d'hommes bons à offrir aux amis comme aux ennemis, il est à regretter qu'ils n'aient point la haute situation qui appartient au corps combat-

tant vis-à-vis des corps non combattants. Le personnel administratif occupe une place trop grande dans les cadres de notre marine, et il y aurait simplification, économie, en même temps que convenance, à en diminuer le nombre et l'importance. Notre artillerie et notre infanterie de marine, corps coûteux et inutiles, devraient se fondre dans l'armée de terre, dont ils ne sont qu'une dépendance, et ils seraient avantageusement remplacés par des canonniers et des fusiliers destinés à servir à bord des vaisseaux sous le commandement d'officiers de marine attachés à eux comme les officiers de l'état-major du génie sont attachés aux régiments de sapeurs. Ces mesures et d'autres, qu'il serait trop long d'indiquer, sont aujourd'hui indispensables, si l'on veut conserver un corps de marine dont la force soit réelle, et ne pas se faire une illusion volontaire sur ses ressources en prenant les mots pour les choses.

Il est temps de nous arrêter. Notre pensée n'a pas été de rédiger ici une sorte de mémoire à consulter sur la marine française; nous avons voulu seulement faire ressortir dans cette étude

les avantages aussi bien que les dangers nouveaux qui naissent pour la France de l'emploi des flottes à vapeur comme auxiliaires des armées dans les guerres continentales. Si nous étions parvenu à faire entrevoir quelque moyen nouveau d'ajouter à la puissance et à la grandeur de notre pays, nos vœux seraient comblés. Ils le seraient bien davantage, si la pensée des maux que les grandes guerres traînent toujours après elles, et qui s'accroîtraient aujourd'hui dans une proportion si redoutable, contribuait à faire mieux apprécier les bienfaits de la paix à ceux qui nous auront lu.

Nous ne sommes pas assurément de ceux qui chérissent la paix plus que l'honneur, et nous croyons que, pour défendre le sien, un peuple doit toujours être prêt à tirer l'épée. Autant que personne, nous comprenons et nous ressentons l'émotion du combat, l'attrait du danger et les séductions de la gloire; mais nous en avons assez vu pour avoir appris à connaître toutes les calamités de la guerre. Les succès de nos soldats en Crimée nous ont fait battre le cœur, et pourtant que de fois ne nous ont-ils pas paru trop payés du

sang de tous ces jeunes hommes, l'élite de notre génération, morts là-bas, à la voix de l'honneur et du devoir! Leur absence a laissé parmi nous des vides irréparables. Cette pensée m'a saisi de la manière la plus poignante lorsqu'il m'est arrivé de parcourir les cimetières dont l'armée française a couvert le plateau de la Chersonèse. Un soir surtout, accompagné d'un officier russe, je cherchais au cimetière du Clocheton le nom d'un ami parmi ceux qui se pouvaient lire encore sur les croix et les pierres funéraires. Beaucoup de croix étaient renversées, et nous essayâmes en vain, mon compagnon et moi, d'en relever quelques-unes. Le bois était pourri et emportait avec lui dans un éternel oubli le nom qui lui avait été confié. Les inscriptions faites sur la pierre étaient mieux conservées, et, en écartant les scabieuses et les pieds-d'alouette sauvages près des monuments du colonel Guérin et de M. de Cargoüet, je lus sur une simple pierre ces mots :

AUX OFFICIERS DU 14e DE LIGNE
MORTS EN CRIMÉE!

Je me rappelai aussitôt l'un de ces grands ré-

cits dont les vieux soldats de l'Empire avaient nourri mon enfance, celui de la destruction du carré du 14e à la bataille d'Eylau et de la sépulture donnée au corps d'officiers tout entier dans une même fosse, avec cette inscription :

CI-GIT LE CORPS D'OFFICIERS
DE L'INFORTUNÉ 14e !

Eylau ! la Crimée ! vastes et glorieuses hécatombes, à quoi avez-vous servi?...

FIN DU TOME PREMIER

TABLE

CHATILLON-SUR-SEINE. — IMPRIMERIE E. CORNILLAC